



- * Visser Marcel Johnston: vissers moeten zee in bescherming nemen
- ** Professor Georges Allaert: kan de cultuur Oostende redden?
- *** Meer dan je vermoedt: vissersmonumenten aan de kust
- **** Kritiek: naar een economie van weight watchers?
- ***** 1994, 1995: balans & perspectieven visserij
- ***** O 129 in 'Het Gat' van Pentland Firth
- ***** Pierre Hovart over aquacultuur
- ***** Kerstverhaal: hoop doet leven

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge



Niet voor niets geeft 70% van de re-
ders ter visserij het vertrouwen aan
HULP IN NOOD. Daar vindt men
immers een waaier van voordelen,
zoals:

- lage verzekeringspremies; franchise
150 bef per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling
van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de
netto jaarpremie, afhankelijk van het
jaarresultaat;
- bij totaal verlies wordt de volledig
verzekerde waarde vergoed.

HVB 62 VVB

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels,
Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor

Vandekerckhove en (zelden) Marc Loy

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock, Roger Decler,

Juul De Vocht, De Zetduivel, John

Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Jef Klausning, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Daniël Pots, Barbara Simoens

(redactiesecretariaat), Eddy Serie, Flor

Vandekerckhove, René Van Mol,

Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido

Walters en Zeedierenjager.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor

de standpunten of meningen van redac-

teurs die het artikel met hun naam

ondertekenen.

© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen

alleen maar overgenomen worden na

schriftelijke toestemming van de uitgeve-

rij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Credit Lyonnais Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI) Vermelding: abo HVB.

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

Omslagfoto: Guido Walters

Economie van Weight Watchers?



BIJ DE MEESTE vissers staat de Europese Unie (EU) niet bijzonder hoog aangeschreven. En zo hoort het ook. We moeten vooral niet toegeven aan degenen die ons voorhouden dat we 'Europees moeten gaan denken'.

Dat een meerderheid in Noorwegen zich uitgesproken heeft tegen de aansluiting van het land bij de EU is belangrijk. De uitslag herinnert de Europese Commissie eraan dat

ze vorig jaar in Denemarken, na een negatief referendum in juni 1992, een 'herkansing' nodig had om haar gelijk te halen; dat ze in Frankrijk in september 1992 nauwelijks een (51%!) meerderheid haalde. De uitslag van dat referendum moet haar eraan herinneren dat de IJslanders al helemaal niet willen weten van de Europese Unie en dat de tegenstand bij de Britten legendarisch is. En er zijn nog referenda gehouden. In Finland sprak 43,1% van de bevolking zich uit tegen de EU en in Zweden was dat zelfs 46,9%. Hoe je het ook draait of keert: bijna de helft van de Europeanen is tegen de Europese Unie!

De EU slaagt er weliswaar in dat gegeven onder het tapijt te vegen, maar ze kan dit alleen maar doen omdat ze er een goed functionerende propagandadienst op na houdt: de zogenaamde DGI (Directie-Generaal van Informatie) en de Dienst van de Woordvoerder (DW). De RTBF-journalist Gérard de Selys zegt daar het volgende over: *'... de functie van de DW bestaat in het beschermen en goed tot haar recht te laten komen van de Europese Commissie en ook — en dat is belangrijk voor een propagandadienst — in het controleren van de resultaten. Indien deze niet goed zijn, ziet de betrokken journalist de deuren één na één voor zich dichtslaan... en het publiek krijgt nog minder informatie...'*

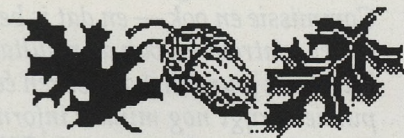
Toeval of niet: hoe meer de EU in ons leven ingrijpt, hoe valser ook de taal wordt. Bijvoorbeeld: mensen worden vandaag niet meer ontslagen. Vroeger zegde iemand dat hij 'buitengesmeten' was. Vandaag komt vader blijgemutst vertellen dat hij afgevloeid (!) is omdat zijn bedrijf — godbetert — afgeslankt (!) werd. De man wordt daarna niet 'werkloos', maar een 'werkwillige' (!). Bijvoorbeeld: een recente ingreep van de Belgische regering op het indexmechanisme (in het kader van het EU-verdrag van Maastricht) werd — en dat is ook een hele goeie — gezondheidsindex (!) genoemd. De economie begint zodoende hoe langer hoe meer op een club van Weight Watchers te gelijken (het overtollige vloeit gewillig af door afslanking ter bevordering van de gezondheid!) en ook de staat wordt regelmatig 'ontvet' (!). Een soort anorexia economica wellicht.

Zo is het ook in de visserij. De Vlaamse vissersvloot werd door veel Europees denkwerk 'gesaneerd'. (Vandaar wellicht dat de kaaien ons vandaag aan sanatoria doen denken.)

In plaats van Europees te gaan denken, doen we er goed aan onze blik weer eens op onze eigen straat te richten, op de kaai waar het schip aanlegt, op de thuishaven. De Europese Commissie is het om de Europese concurrentiepositie met de USA en Japan te doen. Wij hebben vandaag andere zorgen. Wij willen ook wel eens — erg plaatselijk! — nadenken over sociaal engagement, over verbondenheid met de vissersgemeenschap, over familiaal geluk en bescherming van het milieu. Als wij dat alles in de visserij vinden, dan zal de EU ons hier niet buiten krijgen. Een nieuwjaarswens als het ware.

Flor Vandekerckhove

**Wij wensen
onze klanten
en alle lezers
een voorspoedig
jaar**



Scheepsdiesel

**Renaud
steeds bereikbaar:
07 / 32 99 57 1**



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

snelle service & voordelige tarieven
H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- leidingwerk
- schroefassen
- Slipwaywerken
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- las- en brandwerk
- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren
- opspuiten van assen
- scheepselektriciteit en -koeling
- kraanverhuur

1994 ligt achter ons, 1995 staat voor de deur

'De visserij is een eeuwig herbeginnen'

EENMAAL DE EINDEJAARSFEESTEN verteerd, zitten de nieuwsberichten traditioneel vol *jaarcijfers*. Het is nu eenmaal de gewoonte dat wie goed presteert ook in de kijker wil staan. Op het ogenblik dat wij dit schrijven staat al vast dat de Oostendse vismijn met een goede besomming zal uitpakken: circa honderd miljoen frank meer dan vorig jaar. De Zeebrugse Visveiling daarentegen had het de voorbije twaalf maanden niet onder de markt. Verwacht wordt dat het totale omzetcijfer in de Zeebrugse achterhaven honderd miljoen inboet.

En de visserij, die lijdt maar gaat niet dood.

We kijken opnieuw met belangstelling uit naar de aanvoer van Belgische vaartuigen in buitenlandse havens. *'Die zullen lager zijn dan vorig jaar'*, liet een insider zich maanden geleden van de tong rollen. Niet iedereen is het daar mee eens. Twee mensen die beroepshalve de situatie op de voet volgen verzekerden ons enkele dagen geleden dat er zonder twijfel méér in het buitenland werd aangeland. We hebben alle redenen om niet aan hun gelijk te twifelen. Blijft dus dat de media met onvolledige cijfers opgezadeld zitten. De komende dagen moeten we het stellen met de cijfers die de verschillende vismijndirecties zullen verspreiden. Die cijfers van 1994 zullen vergeleken worden met de resultaten van 1993 en dat was inzake aanvoer en besomming van eigen vaartuigen zeer geen gunstig jaar. Toch lag de gemiddelde prijs toen voor tong (circa 20 % van het aanvoergewicht, 45 % van de besomming) toen twintig frank hoger.

Eind november zag de aanvoer en opbrengst van Belgische vaartuigen in eigen havens er de afgelopen tien jaar als volgt uit als volgt uit:

	Gewicht (ton)	Opbrengst (milj.)
1994	19.074	2.004
1990	27.734	2.606
1987	28.207	2.861
1984	33.243	2.172

De gemiddelde prijs januari-november:

	Kab.	Tong	Schol
1994	65	227	59
1993	63	247	55
1992	76	266	53
1991	88	245	70
1990	86	244	52

In dezelfde periode ging steeds meer aanvoer naar het buitenland:

	Gew. (ton)	Opbrengst (milj.)
1993	9.353	799
1990	6.779	576
1987	3.829	266

Deze situatie houdt in dat de kustvismijnen heel wat inkomsten missen. **Als deze trend zich nog enkele jaren doorzet komt de leefbaarheid van de grote Belgische visafslagen in het gedrang.** Maatregelen die reders en schippers dwingen om (meer) in de thuishaven te verkopen zijn er nauwelijks. Het waarom moet dus elders worden gezocht. Om een of andere reden zijn Zeebrugge en (in mindere mate) Oostende niet langer aantrekkelijk voor een aantal reders. Het is de vraag of de vismijndirecties daar iets kunnen aan veranderen zonder de belangen van hun klanten te schaden. De Zeebrugse Visveiling werkt met man en macht aan een complementaire aanvoer die reeds zeer aanzienlijk is maar nog steeds voor conflictstof zorgt. Straks wordt die bedrijvigheid (handel?) nog uitgebreid door de komst van het *tradingbedrijf*

Fiskurbel, een dochteronderneming van een van de grootste IJslandse visexporteurs.

Investeringsen

Aan de investeringen in infrastructuur is het niet gelegen. Zowel in Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort werden de voorbije jaren honderden miljoenen gepompt in renovatie en nieuwbouw. Ook de groothandelaars zijn niet bij de pakken blijven zitten. Voor de renovatie van de pakhuizen in Oostende werd heel wat kapitaal gemobiliseerd. In het *Europees Visserij Center* in Zeebrugge rezen een aantal nieuwe panden uit de grond en er volgen er nog (Ines, Utterwulghes, een benzinstation met truckwash-center).

Maar hoe zit het met de investeringen bij de rederijen? Er was de nieuwe *Z.54 De Bounty* die de plaats innam van het naar Engeland vervlucht gelijknamige vaartuig. Ook de *Z.97 Jeanne* kwam om dezelfde reden in de vaart, maar laat de Belgische afslagen links liggen. Dan waren er nog de *Z.519 Rachel Sarah* en de *Z.474 Limanda*, die bezwaarlijk Belgische investeringen kunnen genoemd worden. Daarmee zitten we meteen bij de Nederlandse kapitaalstroom die steeds meer vaartuigen en vangstcapaciteit opsloopt. Niemand die eigenlijk precies kan zeggen hoe sterk de greep van onze Noorderburen op onze visserij precies is. Maar dat het een eenrichtingsverkeer is dat steeds meer toegevoegde waarde uit onze visserij wegzuigt moet niet worden betwijfeld. Het toenemend belang van de buitenlandse aanlandingen houdt daar nauw verband mee.

Andere investeringen waren de verlenging van enkele vaartuigen en de vervanging van een aantal motoren, werken die voor een stuk over de Moerdijk werden uitbesteed.

In de huidige omstandigheden kunnen heel wat rederijen nieuwe investeringen niet aan. Periodieke onderhoudsbeurten worden overge-

slagen met alle gevolgen vandien. Vooral in de categorie *Eurokotters* kijken een aantal rederijen tegen aanzienlijke achterstallige betalingen op. En dan zijn er nog de talrijke slopingen en een reeks faillissementen geweest. De vlootafbouw grijpt zo drastisch om zich heen dat iedereen er van overtuigd is dat er alléén maar gesloopt wordt in de visserij. We zijn inderdaad niet ver meer van de 150 vaartuigen, het absolute minimum meent Rederscentrale-voorzitter *Bart Schitz*. Allemaal aanwijzingen dat de exploitatieresultaten van de rederijen onder druk staan en dat steeds meer reders er de brui aan geven. Die trend werd trouwens reeds aangegeven in het jaarlijks onderzoek van de *Dienst voor Zeevisserij*, gepubliceerd in *Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij 1992*: 'Algemeen kan gesteld worden dat 1992 een einde betekent in de groei van zowel de besomming per zeedag, als van het gemiddeld bruto-bedrijfsresultaat van de meeste groepen van vissersvaartuigen. Indien wij ons op de nu reeds beschikbare gegevens over 1993 mogen baseren, veronderstellen wij dat ook de resultaten in 1993 de dalende tendens zullen volgen'. Straks verschijnen de resultaten van het onderzoek over 1993 die ongetwijfeld die vaststellingen zal bevestigen.

Remedies

Drie jaar geleden (19 september 1991) kondigde Gemeenschapsminister De Batselier een studie aan naar de haalbaarheid van de bouw van een *prototype* kustvissersvaartuig. Deze studie moest uitwijzen hoe en door wie een vervangingsvaartuig voor de sterk verouderde kustvloot zou kunnen worden ontwikkeld. Het was de bedoeling om met de bouw van een reeks nieuwe kustvaartuigen één of meer scheepswerven aan het werk te houden. Voor steun aan de visserij zou 1,3 miljard kapitaalmiddelen ter beschikking staan. Met een modelproject wilde hij voorkomen dat overjarige kustvaartuigen opnieuw zouden worden vervangen door tweedehandse vaartuigen. De idee wordt opnieuw uit de kast gehaald, want vandaag spreken we

Bart Schitz: 'Het dieptepunt in de sector hebben we bereikt. Er zijn heel wat tekens die op een verbetering van de marktsituatie wijzen.'

opnieuw over de uitbouw van de garnaalsektor en kustvaartuigen met voldoende motorvermogen. Dat zou kunnen gebeuren door de ombouw van Eurokotters tot polyvalente vaartuigen voor de kustvisserij. 'Met dat segment van de vloot gaat het heel slecht', beaamt reder *Bart Schitz* (gesprek met 'Het Volk' van 1.12.94). 'Het dieptepunt in de sector hebben we bereikt. Er zijn heel wat tekens die op een verbetering van de marktsituatie wijzen. Er is hoop nu de Vlaamse Gemeenschap extra inspanningen levert. Onlangs was er ook nog de oprichting van het Vlaams Visserijcomitee en deze maand komt er nog een adviescommissie om het eigenlijke vlootbeleid in goede banen te lei-

den."

Ook ZV-directeur *Freddy Pollet* ziet positieve punten. 'Enerzijds stel ik een gebrek aan geloof en vertrouwen in eigen toekomst vast. Anderzijds is de trend om er iets aan te doen is veel nadrukkelijker aanwezig dan vroeger. Ook de veranderingen bij de Rederscentrale kan voor nieuwe impulsen zorgen'. In Zeebruggeervaart hij de oprichting van de *Vismijncommissie* als een stap in de goede richting. "Na twee jaar meizaam onderhandelen is de werking opgestart. Na een halfjaar zijn er reeds gunstige resultaten'.

Om deze bijdrage ook positief af te sluiten grepen we terug naar de slotalinea van *Marcel Poppes* monografie 'Van Mannen en de Zee': 'De zeevisserij is een eeuwig herbeginnen, een eeuwig spel met het wisselvallig lot dat de zee toedeelt. Maar in de kracht van de mens ligt de kracht van het bedrijf. Het mooiste kapitaal, de beste waarborg voor de toekomst vormen de vakkennis en de volharding van onze vissers en reders.'

Guido Walters

CREVITS

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

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85

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

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



Vissermonumenten aan de kust

Moment... een monument!

VOOR DE NEGENTIENDE eeuw was de kust er alleen maar voor de vissers. De zandige vloedlijn was tegelijk thuis- en zeefront. Daar werd aangemeerd, gelost, gekalefaat, gezongen, gebeden en gevloekt. In de duinpannen en achter de windbrekende duinruggen trokken, beschaamd voor de eigen armoede, een grabbel schrale vissershuisjes het rooie dak diep over de witgekalkte muren: voorpost van het wat verder landinwaarts gestrooid polderdorp. En dat was dat!

Al langer gewaardeerd als kuuroord bleek Oostende in vorige eeuw de locomotief die het kusttoerisme op gang trok. Eerst koninklijk en mondain, vanaf de dertiger jaren volks en populair, na W.O. II massaal en ordinair. Een trend die architecturaal vorm kreeg op onze zeedijken: van chique villa's over imposante hotels tot uniforme appartementsblokken.

Maar de visser hij viste voort. Ook al dreven kiel en motor hem noodgedwongen 't strand af naar onze drie kusthavens. En de toerist, die kocht vissershuisjes op, kopieerde ze of blameerde ze aan de lopende band in *Sun Parkreservaten*. In Oostende werd de visser zijn eigenste kaai afgejaagd naar de andere havenoever omdat zijn schamele woonkazerne rendabel leek als (vis)restaurant of beter gesitueerd flatgebouw. Zo zag deze meest oorspronkelijke kustbewoner zijn schip tot fotogeniek plaatje, zijn buit tot Noordzee-aquariumvis en zichzelf tot gastarbeider in de exploderende toeristische industrie gedegradeerd.

Maar koppig als hij was, bakende hij met allerhande monumenten zijn door bouwpromotoren belaagd territorium af. Een poging tot inventarisatie van de vissersmonumenten.

Starten we in Knokke. Deze meest oostelijke en meteen ook meest mondaine badplaats van onze schaarse 67 kilometer zeefront verteert maritieme cultuur kennelijk slecht. Maar geef toe, ook de meest verweerde vissersbuste krijgt het moeilijk tussen het riant villagroen, het 'm'as-tu vu' van Porches en van Jaguars. Daarbij is de middenstand er wellicht vergeten dat de gemeente ooit ontstaan is uit de vissersdorpen *Scarpoord* en *Knokke* die (verontrustend laat) ontdekt door een schare 'artistes-peintre', tot vakantieoord evolueerde: een aristokratische enklave met twee golfsterreinen, een casino-kursaal, een thalassotherapie met, op Brussel na, de meeste viersterrenhotels.

Heist

Maar we moeten naar het pretentieuze Heist — van oudsher een vissersdorp — om een eerste vissersmonument te zien: op het *Vissershuldeplein* staat een stenen visser met



Heist: Monument op het Vissershuldeplein (foto gw)

Gelukkig nieuwjaar

Liever dan weer eens ruim plaats te bieden aan allerhande personalliteiten om hun nieuwjaarswensen aan de vissers over te brengen, wilden we dit jaar eens iets anders doen.

Marc Loy trok zijn stoute schoenen aan — en ook zijn leren laarsjes — en haspelde vlak voor kerstdag de Vlaamse kust af. Bedoeling was een inventaris te maken van alle vissersmonumenten, maar dan ook allemáál. Het bleken er meer te zijn dan verwacht. Daarom besloot hij zijn tocht later over te doen en dan uitsluitend op zoek te gaan naar die vissersmonumenten die in dit stuk niet vermeld worden, en waaraan hij dus, in kerststemming zijnde, in vliegende vaart voorbijgevlogen, om niet te zeggen: voorbijgestoven, is.

Wie Marc Loy opmerkzaam wil maken op dit of gene vissersmonument of -gedenkteken waarover hij niet of nauwelijks bericht heeft schrijft daarover een briefje naar de redactie HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende die de boodschap doorgeeft. Wie veel weet over monumenten die Loy wél genoteerd heeft, mag ook iets opsturen, want ook wij leren graag iets bij.

P.S.: onderweg kwam Loy her en der een nieuwe (en ook wel één enkele oude) burgemeester tegen die eraan hield de HVB-lezer een gelukkig nieuwjaar toe te wensen... hetgeen ook wij hierbij doen.

vrouw en kind, ingetogen landinwaarts gekeerd. Het beeld is gekapt door *Andries Taeckens*, naar een ontwerp van *Hendrik De Jaeger*. Net als Bredene heeft Heist trouwens ook zijn eigen **visserskapel**. *Cornelius Bassens* liet in 1854 een kapelletje bouwen in de duinen. Twaalf jaar later werd het afgebroken voor de aanleg van een spoorweg en in 1892 herbouwd dank zij giften van vissers en reders. Het oorspronkelijke Mariabeeld werd ooit gestolen en is nu vervangen door een werk van de lokale beeldhouwer *Ackx*. Ook het tramstation is langs de spoorkant getooid met een **reliëf van een visser en vissersvrouw**: langs de straatzijde zien we een *baadster* en een



Sterken Dries op de Zeedijk te Blankenberge (foto gw)

zeemeermin.

Midden de verzopen weiden richting Zeebrugge, torent sinds begin deze eeuw de *Heisterse vuurtoren* met Art Nouveau ornamenten. Dit, sinds 1981 beschermd monument, was ooit het eerste gebouw in beton langs onze kust. Terecht promoveerde hier een nautisch signaal, een geleidelicht voor de scheepvaart naar de oorspronkelijke Zeebrugse haven, tot statuut van beschermd monument.

Zeebrugge

Wie de terreinen van de Zeebrugge



Blankenberge: Conscience leerde ook zijn vissers lezen (foto gw)



Staf Versluyscentrum in Bredene?

De badplaats Bredene, havenloos, is en blijft desalniettemin verbonden en afhankelijk van de zee. Vele inwoners verdienen hun brood rechtstreeks of onrechtstreeks door deze zee: toerisme, RMT, visserij...

Over de havenuitbreiding hebben wij een duidelijk standpunt ingenomen en dit werd ook openbaar kenbaar gemaakt via een motie in de gemeenteraad. Dit had niets te maken met grensoverschrijdende bemoeizucht maar ge-

woon met het gezond verstand. Binnen enkele jaren zal deze motie een soort te late oogopener blijken...

Met het inhuldigen van een monument van de op zee gebleven Bredenaars uitte de Bredense gemeenschap oprechte dankbetuigingen!

Straks willen wij onze verbondenheid met de zee opnieuw kracht bijzetten. Het is nog maar een denkpiste... maar het huidige politiebureau aan de Driftweg wordt in het seizoen 1995 verlaten door ons korps voor een nieuwbouw nabij het gemeentehuis.

Deze vrijkomende ruimte willen wij graag benutten om er een 'Staf Versluys' centrum van te maken, zodat Bredenaars en toeristen kennis kunnen maken met het reilen en zeilen van onze ere-burger.

Inussen zal er nog wel veel water naar de zee vloeien... doch wij denken dat de Bredense gemeenteraad dit nieuwe initiatief zeker zal steunen.

*Willy Vanhooren
Burgemeester van Bredene*

*Visveiling in de achterhaven oprijdt, botst op het nieuwe beeldhouwwerk van de Oostendse, maar te Gent wonende Bernard Vandenberghe dat Zeebrugse vissers in het want voorstelt. Richting voorhaven nu naar het **Visserskruis**. Architect Viérin liet zich bij het ontwerp inspireren door een soortgelijk kruis in het Franse Fécamp. Verwoest in W.O. II werd het nadien identiek opgebouwd. Op de sokkel van dit 16 meter hoge do-*

*den monument staan meer dan 170 namen van op zee gebleven vissers uit Heist, Zeebrugge en Blankenberge. *'Het Kruis der Vissers'* is ook de naam van het derde boek van Jozef Vantorre die met zijn debuut *'De Kavijaks'* het Vlaamse literaire wereldje bruskeerde. In zijn derde boek schrijft hij volgende passage over het kruis: *'We passeren het enorm groot visserskruis, de grafzerk van hen die op zee gebleven zijn. Daar staat in**

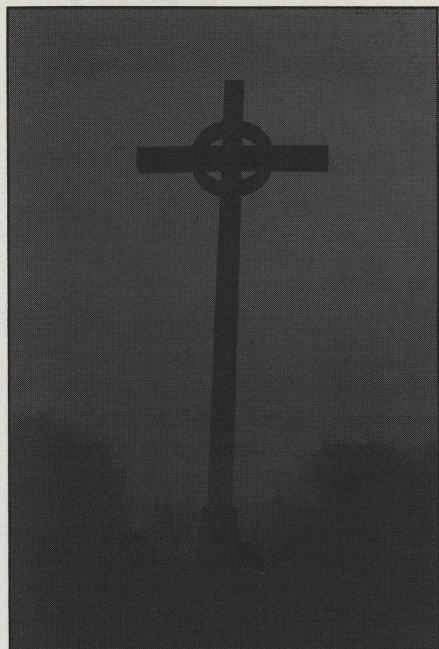
arduin gebeiteld de naam van de onzen. Ik ken al hun namen, één voor één vissersdrama's. Velen zijn nooit meer terug- gevonden. Vier, vijf of zes namen samen wijzen erop dat een volledige bemanning samen verging. Vader naast hun zonen, zonen, naast hun broers.

Velen bleven in een storm. Was hun schip volgeslagen, kregen ze een grondzee of was hun lis uitgevallen. Niemand zal het ooit te weten komen.'

**Rederij Vanhoutte Ronny
wenst een voorspoedig 1995
aan
Radio Maritiem Oostende,
Heli-hulp Koksijde
en Brandweer Nieuwpoort**



Rederij Vanhoutte Ronny
Duinkerkestraat 38
8620 Nieuwpoort



Zeebrugge: kruis der vissers vereeuwigd 170 namen van op zee gebleven vissers van de oostkust (foto ml)

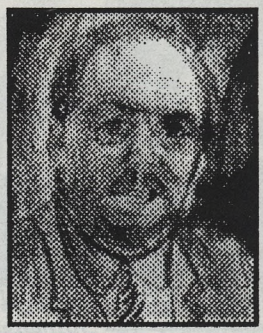
Blankenberge

Dat ook in Blankenberge de vissersschuiten de bolders dienden te laten aan de pleziervaartuigen is symptomatisch. Maar ook hier getuigen monumenten van een bloeiend visserijverleden. Tussen vuurtoren en oosterstaketsel tuurt een **roergangende visser** tussen de staketselknoppen over zee. Het is een bronzen werk van *Guillaume Charlier* (1854 - 1925).

Aan *De Smet de Naeyerlaan*, tegenover de grote markt, zit - gebeiteld in een verwerende mosgroene steen - een **lezende zeeman (visser?)**. In een medaillon op de sokkel prijkt *Hendrik Conscience*. Een hommage aan de man die regelmatig te gast was in deze stad en zijn volk leerde lezen. Aan de overzijde van de havengeul wordt gewerkt aan het eerste monument dat een drijvende hulde wordt aan de nu verdwenen visserij vanop onze stranden: de **scute** groeit.

De Haan

Op naar De Haan. In deelgemeente *Wenduine* is de visserij in monumenten maar fragmentair aanwezig. Wel is er de *kerk van de H. kruisverheffing* met een **mirakuleus kruis** dat tijdens de beeldenstorm door vissers uit zee zou zijn opgevist en nu bij de jaarlijkse zeewijding wordt meege dragen. Een variant op een bekend thema dan we nogal eens op onze tocht tegenkomen. In het gemeentehuis aan de markt



Alle medewerking

Vanuit mijn contacten en belangstelling heb ik voor onze Zeebrugse visserij enkele aandachtspunten die in de toekomst aan bod moeten komen.

De geschiedenis leerde mij, dat de visserijsector sterk individueel dacht en handelde. Alleen in nood bleek er solidariteit te bestaan. Dit had gevolgen wanneer er moest onderhandeld worden. Als bestuur willen wij onze medewerking geven aan initiatieven die ertoe bijdragen dat de mensen die zich steeds hebben ingezet voor de zeevisserij, worden gehoord. De opstelling van vandaag komt soms nogal verscheiden over met verschillende klemtonen tussen reders van kleine en grote vaartuigen.

Zoals in alle bedrijven, heeft de technische vooruitgang ook de zeevisserij andere dimensies gegeven. In samenwerking met officiële besturen, zullen wij medewerking verlenen wanneer bijvoorbeeld nieuwe vistechnieken in experiment worden voorgesteld.

De visserij heeft de laatste jaren, in uitvoering van de EEG-normen, zware inleveringen te verduren gehad. Het moet nu mogelijk worden weer aan nieuwbouw te doen. Het bezorgen of behouden van tewerkstelling moet ook op dit vlak een blijvende zorg zijn.

Nieuwe technieken, moderne vaartuigen vragen ook een geschoolde bemanning. Het visserijonderwijs is goed. Het moet nog meer aantrekkingskracht hebben. Het initiatief om één provinciaal maritiem instituut te hebben, kan een eerste stap zijn. Ook hier hebben wij een taak te vervullen. De visserijschool van Heist moet als opleidingscentrum behouden blijven of zelfs als de plaats die het dichtst bij de grootste vissershaven gelegen is, de hoofdschool worden in de vissersopleiding. Waar mogelijk, moeten we hiertoe de nodige druk uitoefenen.

Het zijn wensen bij de inzet van een nieuw jaar, maar vooral van de nieuwe burgemeester. Mogen 1995 en de volgende jaren voor de zeevisserij gunstig zijn: voorspoed zonder menselijk leed, goede opbrengsten en vooral eendracht en samenwerking om sterk te worden en te blijven.

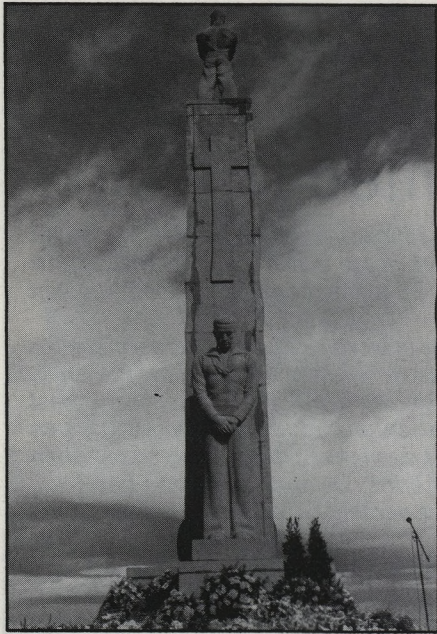
Partick Moenaert
Burgemeester van Brugge

staan beschut tegen weer en wind de *Wenduinese reuzen: de garnalkruiers Louw, Vanne en De Kruwer en de vissers Scuteman*. Als we ons richting *De Haan* begeven passeren we de *Hubertmolen* uit 1880.

Vissersmonumenten in De Haan? vergeet het! Is ontstaan omdat er toevallig (!!) een tram passeerde, niet omdat er vroeger ooit vissers ge-

N.V. Bunkers Dobbelaere

wenst al haar klanten
een gelukkig
nieuwjaar



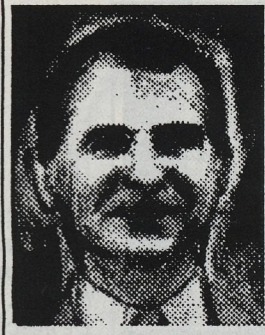
**Oostende: Monument der Zee-
lieden op Albert I promenade
(foto gw)**

woond hebben... alhoewel er vandaag tussen de Duitse toeristen wel merkwaardig veel veel reders wonen en verder ook wel vislossersbazen en eigenaars van scheepswerven te vinden zijn.

Bredene

Halfweg de kust... en we hebben al een paternoster van vissersmonumenten verteerd. Het **Visserskapelletje** of de *kapel van O.L.Vrouw-Ter-Duinen*, zowat het belangrijkste bedevaartsoord voor zeelui en vissers kon zich niet beter situeren als scharniermonument tussen oost- en westkust. De legende is compatibel voor alle *aanspoelverhalen*: een kruis- of Mariabeeld spoelt aan, wordt naar de kerk gebracht, maar ligt de volgende morgen miraculeus weer op de vindplaats langs de vloedlijn. Dit scenario is een paar keer voor *replay* vatbaar waarop uiteindelijk in de omgeving een nieuwe kapel wordt opgetrokken die al vlug de status van bedevaartsoord verkrijgt.

Een eerste houten kapel werd in Bredene in 1718 gebouwd en zeventien jaar later al in steen overgedaan. Ondanks herhaald vandalisme blijven ex-voto's — van wassen been tot scheepsmacquette — de wanden sieren. In een namaakspelonk branden de offerkaarsen. De bedevaarten in uiterste-nood beloofd (storm op zee, gevaarlijke operatie, aartsmoeilijk examen...) of uit dankbaarheid voor de verkregen gunst blijven bestaan. De meiprocesie — sinds jaar en dag



Klein maar fijn

Onlangs werd het Vlaams visserijcomité opgericht als beleidsinstrument voor de drie vissershavens. Daardoor erkent de overheid dat de

Vlaamse zeevisserij nog toekomst heeft.

Ook de Nieuwpoortse visserij heeft een toekomst. Wij hebben belangrijke investeringen gedaan in de renovatie van de vismijn en wij gaan daarmee verder. De kleinschaligheid van onze vismijn en de aanvoer van verse vis zijn onze troeven. Ook in de toekomst moeten deze het imago blijven van de Nieuwpoortse vismijn om dus het label van kwaliteitsvis te behouden. Niettemin heeft de Europese visserijregelgeving de Nieuwpoortse visserij niet gestimuleerd. Allerlei beperkingen hebben immers onze reders afgehouden van nieuwe investeringen. De soms brutale controles hebben velen ontmoedigd en doen afscheid nemen van de visserij. Deze Europese regelgeving heeft ook de visaanvoer in de Nieuwpoortse vismijn doen dalen alhoewel er een stijgende vraag naar kwaliteitsvis is.

Nu zullen de Vlaamse overheid en het Europees Steunfonds 5b in de periode 95-99 financiële stimulansen geven om doelgerichte privé-investeringen in de visserij te ondersteunen. Het is dan ook mijn taak een klimaat te scheppen om deze investeringen in de visserij mogelijk te maken. Daartoe maak ik samen met de nieuwe beleids mensen werk om de bestaande ambachtelijke zone in Nieuwpoort uit te breiden.

De directe en indirecte tewerkstelling in de Nieuwpoortse visserij vormen een belangrijk economisch gegeven dat niet mag afzwakken.

Ook de reorganisatie van de vissershavencommissie met nieuwe bevoegdheden en de toeristische functie die aan de visserij zal toegekend worden moeten nieuwe stimulansen geven aan de Nieuwpoortse visserij. Om dit alles te bereiken is een goede samenwerking met alle belangengroepen noodzakelijk. In elk geval ben ik bereid daaraan mee te werken om samen met u concrete voorstellen uit te werken en uit te voeren.

Voor 1995 nog veel succes

*Roland Crabbe
Burgemeester van Nieuwpoort*

moeten de vissers het in aantal afleggen tegen de godsdienstige congregaties — verplichtte ooit de *Lijn* tot het inleggen van extra trams om de bedevaarders terug Oostendewaarts te voeren. In 1936 al schreef Karel *Clybouw* onder het pseudoniem *K. De Gievo* de geschiedenis van 't Kapelletje en in 1986 kwam er ter gelegenheid van een *kwartmilennium visserskapel* een gedenkboek uit.

Nog te Bredene is

**Florent Sleuyter en
Josephine Smessaert
wensen alle vrienden uit
de visserij een
vruchtbaar 1995.
Schitterende vangsten
en nog betere
besommingen**



Visserskaai 31, 8400 Oostende
Tel.: 059 / 50 31 94



aan standpost 2 (bij Bredenaars bekend als 'het duinegat') een **herdenkingsplaket** aangebracht ter ere van de Bredense vissers die op zee omgekomen zijn.

Oostende

Langs de gekunstschilderde Oostendse vuurtoren en het 'eurovismijn'-monumentje bij de vernieuwde vismijnhal, reppen we ons naar het **Monument voor de Zee-lijeden** aan het begin van de Albert I Promenade. Ooit stond hier (van 1771 tot tijdens W.O. II) de eerste Oostendse vuurtoren, de 'Vlaggemast'.

De huidige gedenkzuil met twee kloekke zeelui — de één ingetogen de *geblevenen* herdenkend, de ander hoog op zijn sokkel de golven uitdagend — dateert van 1953 en is van de hand van Antwerpenaar *Willy Kreitz*, die al op twintigjarige leeftijd de *Prijs van Romie* in de wacht sleepte (1903 - 1982). Kopieën van die figuren staan tentoon in de hal van het *Feest- en Cultuurpaleis* in Oostende. De zee-meermin die het vijvertje op het binnenplein van dit 'paleis' opfleurt is ook van dezelfde kunstenaar. Ook de *Capucijnenkerk*, de Oostendse **visserskerk**, aan het *Mijnplein* krijgt tal van zeelui over de vloer. Remarkabel zijn daar een paar prachtige scheepsmodellen als *ex-voto's*.

Terloops nog even gewezen op de glasramen van de *St.-Petrus en Pauluskerk*, elk jaar goed voor de **vissersmis** op tweede Paasdag. De ramen van het kerk-schip tonen ons een aantal **nieuwtestamentische vissersverhalen** in glas en lood. In het kerkplantsoen staat het beeld van **Paster Pype**, ooit pastoor van de lokale visserswijk achter diezelfde kerk. Vroeger troude dit beeld in een nis boven de deur (vandaar de *longsize*-uitvoering) van het inmiddels afgebroken visserscomplex 'El Mar' waar ook de *Paster Pypeschool* gelegen was!

Ook het rechterluik van het in 1968 vernieuwde monument van de slachtoffers uit de twee wereldoorlogen op het *St.-Petrus en Paulusplein* vertelt in steen het verhaal van onze **vissers in de wereldoorlogen**.

Het gerechtshof: de gebeeldhouwde gevelfragmenten wijzen op de diverse soorten rechtspleging. **Vissers en ankers** wijzen op de aanwezigheid van de maritieme rechtspraak. Hier zetelt de *Onderzoeksraad voor de Zeevaart*.

Voor we Oostende verlaten lopen we voorbij het *sportcentrum in de Koninginnelaan* waar een aantal **gevelbeelden** van het voormalige door de



Nieuwpoort: nationaal monument van de Belgische vissers (foto gw).

Duitsers (W.O. II) verwoeste postgebouw staan. Eén ervan, getooid met maritieme attributen verwijst duidelijk naar het maritieme Oostende.

Middelkerke

In de *St.-Willibrorduskerk* in de Kerkstraat treffen we het **mirakelkruis** dat vermoedelijk uit veiligheidsoverwegingen tijdens de onrustige *Geuzentijd* in de gauwte op het strand begraven (en later vergeten) werd. In 1657 werd dat kruis door de getijdenwerking weer aan de oppervlakte gewoeld en door vissers gevonden. Een zoveelste variant op een mirakuleuze thema van het weerkerende kruis.

Westende

We bezoeken natuurlijk de *neo-romaanse kerk O.-L.- Vrouw van Lombardzijde*. Daar vonden vissers (je gelooft het niet) in 1596, op het strand een houten Mariabeeld. Eerst stond het in een kapel, later verhuisde het naar de parochiekerk. Deze 'O.-L.- Vrouw der zeven weën' heeft een palmares vol wonderverhalen en sprak vooral de IJslanvaarders uit de westkust aan, die voor ze naar zee vertrokken de kruisweg, gemetseld in de omheiningmuur, 'deden'.

Haar populariteit was spraakmakend groot van de zeventiende eeuw tot de negentiende eeuw. Zélf bij Oostendse kaperkapiteins waarvan sommigen hun schip naar haar noemden. Ook hier troont het beeld midden *ex-voto's*, vooral sloepen en schuiten. Dertien glasramen van *Cor Westerduin*, beelden evenveel mirakelverhalen uit. Tijdens de eerste wereldoorlog werd het Mariabeeld, uit beschermende voorzorg naar de *St.-Petrus en Pauluskerk* in Oostende overgebracht. Een bombardement vernielde een deel van de kerk, maar de ruimte waar het beeld stond bleef gespaard!

Nieuwpoort

Op de kaai aan de vissershaven in Nieuwpoort staat het **Nationaal Monument van de Belgische vis-**

sers. Een werk uit 1958 van *Pierre de Soete*.

Vlak in de buurt, in de gerenoveerde vismijn werd onlangs nog een nieuw kunstwerk onthuld dat een vissersschuit voorstelt, gevolgd door meeuwen, maardaarover zal toerismehoofd *Desaever* ons ongetwijfeld nog één enander laten weten.

Oostduinkerke en verder

De **paardenvisser van Oostduinkerke**, deelgemeente van *Koksijde*, is zowel naamkaartje als monument van deze badplaats die ook het nationaal Visserijmuseum herbergt. In onze monumentenwandeling stippen we hier het **erepark** aan voor de 460 vissers die sinds 1930 op zee gebleven zijn. De gedenkstenen zijn het werk van *Piet Florizoone* en het wrak van een vissersboot laat als postuum monument een diepere indruk dan veel kunstig eerbetoon waarover we hierboven al berichtten.

In *Koksijde* zelf werd in 1623 het goed bewaarde lijk gevonden van *Idesbald van der Gracht*, abt van de Ter Duinenabdij. Op dit graf plantten de vissers in 1819 een kruis. Later verrees er ook een klein wit kapelletje, 'Baldjes Kruis', erg geliefd bij de IJslanvaarders uit Koksijde en De Panne die ook vaak, voor en na hun zes maanden lange IJslandcampagne op bedetocht trokken naar de *O.-L.- Vrouw Ter Duinekapel* in Duinkerke. Maar dit laatste oord valt, de Europese eenheidsgedachte ten spijt, buiten de landsgrenzen en dus de optiek van ons stuk.

De Panne

In De Panne' lopen we nog **Pier Kloefe** voor de voeten, een visserlandbouwer, zo te zien, een IJslanvaarder wellicht, waarover we graag iets meer zouden vernemen.

Zoveel uitingen van een gemeenschap die in haar monumenten vertelt over (bij)geloof, strijd, dankbaarheid, hoop, machteloosheid, huldebetoon en eerbied van en voor de vissers. En dan hadden we het nog niet over de bewaard gebleven *vissershuisjes*, de grote en kleine *ankers* in zoveel tuinen en plantsoenen, over de *vissers-taal*, zijn *liedjes*, 'boot-in-de-fles' en andere knutselkunsten, over zijn opvallende aanwezigheid op de reclameaffiches voor de Belgische kust. Kortom over zijn leven bij 't gewin en gezin, in zijn klap en zijn stap, bij de buit en in zijn schuit!

Marc Loy

Piet De Vestele (IdP) overleden

Op vrijdag 16 december 11. — nauwelijks negen maanden na het overlijden van zijn vader — is werfleider en afgevaardigde-bestuurder Piet De Vestele (68) overleden. Samen met zijn broer Mathieu leidde hij dertig jaar de Oostendse Scheepswerf Industrielle des Pêcheries, alom bekend als IdP.

Piet De Vestele (zoon van de Brugse erenotariss Joseph De Vestele die eind maart op 98-jarige leeftijd overleed) werd op 16 augustus 1926 in Brugge geboren en was gehuwd met mevrouw Irène Stenbock-Fermor en vader van twee zonen en evenveel dochters.

In 1964 neemt Piet De Vestele het beheer over van het scheepsherstellingsbedrijf *Pêcheries du Nord*.

Het was de beroemde Oostendse reder John Bauwens die in 1922 al een specifieke werf wenste die zich uitsluitend met herstellingen voor de zeevisserij zou inlaten. Toen de huidige Oostendse vissershaven werd aan-

gelegd vestigde het bedrijf zich in de buurt van Slipway. Na de oorlogsjaren was van het bedrijf alleen nog maar een puinhoop over. De werf werd opnieuw opgebouwd en men had er de handen vol met herstellingen van door de oorlog beschadigde vaartuigen. Toen de grote treilers een voor een uit de vloot verdwenen had dit ook pijnlijke gevolgen voor de scheepswerf.

Het was op het ogenblik dat de onderneming steeds meer werk zocht in de metaalconstructie dat Piet De Vestele het roer overnam, later gevolgd door zijn broer Mathieu. IdP liet de scheepsbouw echter niet links liggen. Aanvankelijk bleef het bij kleine vaartuigen, sleepboten en pontons. Even later bouwde IdP ook snelle redebotten voor het Loodswezen in Vlissingen en de peilboot Oostende XI voor het baggerbedrijf Decloedt. Een hoogtepunt in de loopbaan van de gebroeders De Vestele was ongetwijfeld de constructie van de zelfoprichtende reddingsboot R4 voor de Reddingsdienst in Oostende. Nooit eerder werd op een Belgische werf dergelijk vaartuig gebouwd.

In die periode liet IdP een nieuw overdekt atelier bouwen aan de Nieuwe Werfkaai waar de onderneming vandaag nog steeds gevestigd

is. De oude scheepslift van de verdwenen *Verenigde Oostendse Scheepswerven* (V.O.S.) werd gerestaureerd en aangepast (1982) voor het droogzetten van vaartuigen tot 70 meter. Dit alles met de bedoeling opnieuw vissersvaartuigen te kunnen bouwen. De bouw van de Z 284 Vicky voor reder Willy Paeye was nummer één (toevallig te zien op de omslag van ons vorig nummer); een vaartuig van 35 meter met een ABC-motor van 1.448 pk dat in september 1982 te water ging. Totaal nieuw voor onze scheepsbouw was de toepassing van de knikspantconstructie. Op dat ogenblik was het overigens lang geleden dat er nog een in Oostende gebouwd vissersvaartuig van stapel gelopen was. Daarna volgden nog de grote boomkortreilers Z 185 Emerald Star (1983), het casco voor de Eurokotter Z 70 Marleen, de Z 207 Adamtje (1985, nu Permeke), de hektreiler O 316 Aegir (1987), de Eurokotter O 187 St.-Antonius (1989) en Z 186 Shannon (1991). De uitvaartplechtigheid van Piet De Vestele greep woensdag 21 december plaats in de Sint-Clemenskerk te Klemsterke, gevolgd door de begrafenis op het kerkhof van De Haan. (gw)



Piet De Vestele (links), samen met broer Mathieu, tijdens de voorstelling van het boek 'De Oostendse Kapers' (van auteur Walter Debrock) in mei jongstleden. De De Vesteles waren er eregasten omdat ze, net als de redersfamilie Bauwens, afstammelingen van de Oostendse kaper Filips Van Maestricht zijn. (Foto gw)

QUOTA 1995

Tong-TAC: nog 30.000 ton Noordzeetong

HET VOORSTEL VAN de Europese Commissie om een drastische verlaging van het tong-TAC in de Noordzee door te voeren heeft het niet gehaald. De Europese visserijministers konden toch nog 30.000 ton tong uit de brand slepen. Dat is aanzienlijk meer dan het commissievoorstel (23.000 ton), maar minder dan in '94 (32.000 ton). De Belgische vissers kunnen opgelucht ademen nu zij 'maar' zeven procent tong moeten inleveren. Dit betekent dat er voor onze vloot 2.500 ton tong is weggelegd in de Noordzee (2.665 ton in '94).

De Europese visserijministers vergaderden een eerste keer op 19 en 20 december in Brussel. Belangrijkste agendapunten waren de jaarlijkse TAC-besprekingen en de integratie van Spanje en Portugal. Het advies van de Europese Commissie hield een aanzienlijke verlaging van de tong-TAC in de Noordzee in (-28%). In tegenstelling tot de biologische adviezen was het voorstel voor de verlaging van de scholvangsten minder drastisch. De voorlopige regeling stelt een TAC van 51.100 ton schol (1/3de van het jaarquotum) in de Noordzee beschikbaar voor het eerste kwartaal. De voorlopige regeling heeft alles te maken met het Noorse 'neen', (zie ook

rubriek 'Internationaal' in dit blad) waardoor nieuwe onderhandelingen over schol en andere enkele andere vissoorten met Noorwegen noodzakelijk zijn. Vandaar een voorlopig voorstel waarmee de lidstaten het gedurende de eerste drie maanden van het nieuwe jaar moeten stellen. Ook voor kabeljauw kwam een voorlopige regeling uit de bus: 31.000 ton (een derde van 93.000 ton) voor de eerste drie maanden, een hoeveelheid die eveneens lager ligt dan het jaarquotum '94 (102.000 ton).

Spanje en Portugal

De Europese ministers besloten na anderhalve dag overleg om de besprekingen over de integratie van Spanje en Portugal op te schorten.

Op 19 december konden ze geen akkoord bereiken over de onbeperkte toegang de zuidelijke lidstaten tot de communautaire wateren vanaf 1 januari 1996. Deze integratie van Spanje en Portugal in het Europese visserijbeleid was immers een onderdeel van het toetredingsverslag van beide landen en moet in werking treden op 1 januari 1996. Bij de toetreding van Spanje en Portugal in 1986 was afgesproken om hun visserijvloot gedurende tien jaar slechts een beperkte toegang te verlenen. Die overgangperiode loopt op 1 januari 1996 af. Die datum nadert snel en de komst van de machtige vloot zorgt voor grote onrust in de Franse, Ierse en Britse visserijgelederen. De Europese Commissie wil immers niet dat de visserijdruk noemenswaardig toeneemt. Dat betekent dat de komst

Belgische quota 1995

SOORT	ICES-ZONE	TON '95	'94	'93
Kabeljauw	IIa, IV	1.100*	3.220	3.280
	VII-VIIa, VIII, IX, X	760	760	780
Schelvis	IIa, IV	420*	1.250	1.060
Wijting	IIa, IV	690*	2.060	2.020
Schol	IIa, IV	3.140*	9.440	10.390
	VII d,e	1.310	1.490	1.390
	VIIa	635	740	500
	VII d	1.025	1.025	860
Tong	VII f,g	685	685	685
	IIa, IV	1.500	1.500	1.500
	VII	1.660	1.710	1.780
Sprot	VII	540	490	510
Zeeduivel	IIa, IV	795	680	
Schartong				
Langoestine				

* Noordzee: 1/3de van het kwotum voor de periode 1 januari-31 maart 1995

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

van de Iberische vissers inleveringen zal vergen indien men de 'relatieve stabiliteit' van de visserijdruk niet wil laten oplopen.

Om de overgang soepel te laten verlopen heeft de Europese Commissie voorgesteld om voor bepaalde visserijzones en voor welomschreven visbestanden een stelsel van voorwaarden te creëren, met name de invoering van *standaardvisserijdagen* (zie HVB van 7 okt. 94, p. 16-17). Die zouden dan voor alle EU-visserijvloeden dezelfde zijn.

40 Spanjaarden in Ierse Zee

De Spaanse visserijminister *Luis Aienza Serna* toonde zich niet opgetogen over de reserves van de andere lidstaten ten aanzien van vroeger gemaakte afspraken. Hij dreigde dan ook dat zijn regering niet bereid zal zijn om de toetredingsverdragen van kandidaat-lidstaten Finland, Oostenrijk en Zweden te bekrachtigen, zolang het visserijprobleem niet is opgelost.

Op donderdag 22 december kwam de visserijraad van de EU dan opnieuw bijeen na een schorsing van twee dagen. In die tussentijd werd een compromis uitgewerkt, want vooral tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk bestond er een belangrijk meningsverschil. De Spanjaarden wensten dat de integratie zonder de minste discriminatie zou verlopen. Groot-Brittannië daarentegen verzette zich tegen nieuwe controlemaatregelen voor vissersschepen en pleitte tevens voor de instandhouding van de *Irish Box*, een zone rond Ierland waar de toegang van vissersvaartuigen beperkt wordt.

Uiteindelijk deed de Commissie een voorstel waarin beperkende maatregelen blijven gelden voor de zones VIIa en VIIf (ten noorden 50°30' NB); in deze ook voor Belgische vissers belangrijke zone (Ierse Zee) zullen evenwel 40 Spaanse vaartuigen toegelaten worden en dienen alle vissers zich te melden bij in- en uitvaren. (gw & fv)



OOSTENDE

Hoogste besommingen

Op 9 januari om 11 uur overhandigt PVO (Promotie Vissershaven Oostende) de onderscheidingen voor de vaartuigen die in 1994 de hoogste jaarbesomming maakten in de vissershaven van Oostende.

Voor de *plankenvissers* gaat de prijs naar N3 van BVBA Verleene, voor de *boomkorvissers tot 300 pk* is het de B 65 van NV Rederij Artevelde die met de prijs gaat lopen. De Z 583 van reder Hertsens is de laureaat in de categorie *301-750 pk* en voor wat de *grote bokkentreilers van meer dan 750 pk* betreft is het de BVBA Jami met de O 124 die het plakiet mee naar huis mag nemen.

Vermelden we tenslotte nog dat de O.V.A. (een van de partners van PVO) voorstelt om voor wat betreft het jaar 1995 een bijkomende categorie in te voeren die voorbehouden zou worden aan de *'kustvissers'*.

Dagopbrengst van dertien miljoen

Maandag 19 december was een van de drukste dagen van het voorbije jaar in de Oostendse vismijn. Dertien vaartuigen brachten 139.300 kg vis op de vloer, goed voor een besomming van 13,186 miljoen frank. Ondanks de lage prijzen was de verkoop nog goed voor de hoogste dagopbrengst van het afgelopen jaar.

Op de woensdagveiling was de drukte al fel afgenomen. Zeven vaartuigen, waaronder de IJslander O.129, brachten 96.000 kg vis aan wal. De opbrengst bedroeg 9,281 miljoen frank.

Er zijn echter betere tijden geweest. In 1992 bedroeg de beste dagbesomming 17 miljoen frank (maandag 6 april). Enkele jaren voordien noteerden we een rekordopbrengst van meer dan 22 miljoen (19 maart 1990), waardoor het vorige Oostendse dagrekord van 21,5 miljoen (8 december 1986) gebroken werd. Dat was trouwens de eerste keer in de geschiedenis van de Oostendse visserij dat één veildag meer dan twintig miljoen opbracht. De opbrengst was toen afkomstig van 28 vaartuigen.

Duinkerke vissersboot opgebracht naar Nieuwpoort

Le Neptune, een klein maar officieel geregistreerd vissersvaartuig uit Duinkerke werd dinsdag 20 december binnen de 12-mijlslimiet betrap op tongvisserij. Het vaartuig en de vier bemanningsleden werden door het visserijwachtschip M476 Merksem opgesleept naar Nieuwpoort. De vangst, amper twintig kilogram vis, werd in beslag genomen. Pas na betaling van een borgsom van 200.000 frank kon het vaartuig opnieuw vertrekken.

IVK-recht verhoogd

Vanaf 1 januari bedraagt het geïndexeerde keuringsrecht door het Instituut voor Veterinaire Keuring (IVK) 0,24 frank per kilogram in zee gevangen vis, ingevoerde vis of producten afkomstig van vis en vis in viskwekerijen.

Antoon Van Hooreweghe voorzitter Nieuwpoortse

Vissershavencommissie?

Het is logisch dat Antoon Van Hooreweghe, vanaf 1 januari eerste schepen en bevoegd voor visserijzaken, voortaan de Nieuwpoortse Vissershavencommissie zou voorzitten. De commissie denkt in dezelfde richting.

De laatste vergadering van de commissie werd nog geleid door toekomstig burgemeester Roland Crabbe. De voorzitter pakte uit met een voorstel om de werking van de Vissershavencommissie af te slanken en te versoepelen. Dit zou kunnen door oprichting van een dagelijks bestuur van vier leden. De voltallige commissie zou maximaal tien leden tellen en fungeren als een adviesorgaan. De huidige samenstelling bedraagt ongeveer het dubbele: negen reders, zes vishandelaars, enkele vissers en vissorteerders en de vismijnbestuurder.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

NOVEMBER 1994

Verandering van thuishaven:

□ K.8 AQUARIUS wordt Z.8 AQUARIUS, eigendom Karel Praet, Sportpleinstraat 7, 2790 Kieldrecht. Zeebrief: 4.11.94

Verandering Scheldevisserstvoot:
Geschrapd:

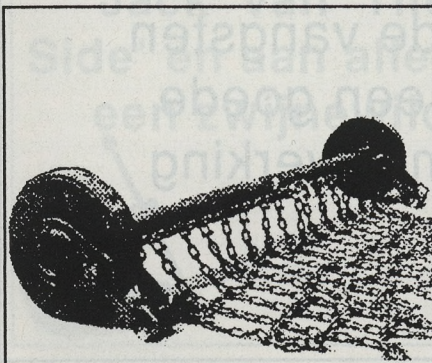
□ BOU.139 BOLLEKE, eigendom Daniël Van Der Veen, IJzerstraat 58, 8370 Blankenberge. Geschrapd: 31.12.93

Z 30: wielen onder de bokken

Het waren schippers uit Brixham (G.B.) die voor het eerst de proef op de som namen en wielen aanbrachten onder de schoenen van het boomkortuig. Zodoende werd er geëxperimenteerd met een idee dat al veel langer in visserijkringen leefde. Het was de kotter 'Barentzee' uit Brixham die de eer mag opeisen als eerste het nieuwe systeem uitgetest te hebben. Schipper *Dave Becconsall* was na 16 weken overtuigd van de waarde van de nieuwe vinding. Enerzijds levert het een kleine brandstofbesparing op, anderzijds moeten de schoenen veel minder vervangen worden.

In Nederland vond het systeem al vlug navolging. Daar was het de GO 14 die het toepasselijke spreekwoord 'Wie het schoentje past, trekke het aan' in de praktijk omzette.

Nu heeft ook een eerste Belgische vaartuig wielen onder de bokken geplaatst. De Z 30 met schipper *Eric Lagast* aan het roer vaart sinds kort ook met wielen onder de bokken.



14 aanvragen voor beëindigingspremie goedgekeurd

Onder de titel '36 aanvragen voor de beëindigingspremie?' (met vraagtekens!) meldden we in ons oktobernummer dat er eind september officieel al 22 aanvragen waren ingediend. De termijn werd definitief afgesloten op 10 november met 28 aanvragen, waarvan nu uiteindelijk de helft werden gehonoreerd.

De administratie van het Vlaams Gewest heeft op woensdag 21 december de selectie gemaakt en uiteindelijk veertien vaartuigen weerhouden, waaronder één IJslander. Het betreft de vissersvaartuigen onder de registratienummers A 9, O 129, O 192, O 430, O 481, Z 35, Z 45, Z 72, Z 114, Z 509, Z 127, Z 128, Z 232 en Z 324. Aanvaarden de betreffende rederijen de beëindigingspremie, dan moet hun vaartuig uiterlijk op 31 januari 1995 geschrapd zijn. Op de begroting 1995 is circa 170 miljoen frank voorzien, ongeveer evenveel als het jaar voordien, een bedrag dat helemaal niet volstond om alle goedgekeurde dossiers uit te voeren.

Sloppingspremie verder koppelen aan nieuwbouw?

Vraag is of de reders die nu buiten de prijzen vallen, later nog eens kans krijgen. De vloot zal immers dermate afgebouwd zijn dat België voldoet aan de EU-normen, waardoor be-

perkte (vervangings)nieuwbouw tot de mogelijkheden behoort.

Op een panelgesprek dat in het voorjaar te Oostende (HVB 4, 1994 pag. 5) doorging, vernam Rederscentrale-directeur Fred Wittevrongel van EU-man Laurent Van Depoele al dat voor wat het onderdeel 'grote bokkentreilers' België aan zijn afbouwverplichtingen voldaan had. Bijgevolg is er voor wat de Unie betreft nu al ruimte om nieuwe Belgische boomkorvaartuigen te bouwen. Eén en ander inspireerde Wittevrongel in het Informatieblad van de Rederscentrale van 30 november 1994: 'Er komt nu zelfs ruimte voor nieuwbouw binnen de bokkencategorie. Dit mag niet betekenen dat de slooppremie heeft afgedaan. Integendeel. Naar onze mening moet een slooppremieregeling gehandhaafd blijven, weliswaar met aangepaste criteria en eventueel met nieuwbouwverplichting. Deze laatste nieuwbouwverplichting zou dan niet individueel moeten worden opgevat, met andere woorden, hij die sloopt zou niet moeten worden verplicht een nieuw schip te leggen. Er zou echter pas tot uitbetaling van premies worden overgegaan, wanneer in het kader van het globaal vlootbestand-rekening houdend met het meerjarig oriëntatieprogramma en met de vangstmogelijkheden - nieuwbouwaanvragen binnen zijn. Zo kan bv. worden gesteld dat drie sloopaanvragen moeten worden opgevangen door één nieuwbouw of iets dergelijks'. (gw & fv)

De specialist in rubber ringen en bollen wenst al zijn klanten
een voorspoedig 1995

ALLEWERELT N.V.

Albert I laan 12, 8620 Nieuwpoort. Tel.: 058 / 23 35 95

Ook verkrijgbaar bij:

Zeebrugge Stores	Fishing Equipment	Marine Stores
Groenlandstraat	Groenlandstraat	H. Baelskaai 27
B - 8380 Zeebrugge	B - 8380 Zeebrugge	B - 8400 Oostende
Tel: 050 / 54 48 87	Tel: 050 / 54 41 60	059 / 33 13 55

Het kerstverhaal dat HVB dit jaar publiceert is gefantaseerd rond feiten die daadwerkelijk gebeurd zijn in oktober 1994: de hemeltergende realiteit die Bulgaarse vissers beleven op het einde van de XXste eeuw.

Hoop doet leven

DE RUIME BAAI van Lerwick. Het is er een komen en gaan van Schotse en Shetlandse *purse-seiners* die hun haring afgeven aan *klondykers* uit Oost-Europa. De Britten hebben haring te veel, ook al omdat een moderne *purse-seinevisser* in een nacht meer vangt dan tien vooroorlogse *drifters* in een hele week.

Enkele mijlen verder liggen vijf Bulgaarse *klondykers*. Ze liggen in open zee om de heffing op het ankeren in de baai te ontlopen. De schepen zien er maar belabberd uit. Er is geen geld, zoveel is duidelijk.

De vijf liggen verankerd op rotsgrond. De bemanningen hebben er geen goed oog in. Ze zijn bang dat de schepen losgeraken. Ze hebben schrik om op de rotsen van Lerwick aan hun einde te komen... zoals dat eerder met drie Russische *klondykers* al het geval was. Er mag dan wel op van alles bespaard worden, de ankerwachten gaan wel degelijk onverminderd door.

Regelmatig gaat een schip 'door zijn anker'. De motor moet dan opgestart worden, de ankers gelicht, het schip moet terug op de plaats gebracht en de ankers moeten weer het zeewater in. De kapiteins volgen het vastleggen nauwgezet. Het schip moet immers kunnen meedraaien met het kerende tij en met de veranderende windrichting... zo niet knappen de kettingen af.

Andere taken op de *Ofelia*, de *Kaprela*, de *Afala*, de *Aktiniya* en de *Rotalia* zijn gewoon weggevallen. Ook in Bulgarije werd de staatseconomie uitgeschakeld terwijl daar nog niemand goed met de markteconomie uit de voeten kan. Niemand weet ook goed wie wettelijk eigenaar van de schepen is (is het de staat of is het de rederij?). Intussen worden de vaartuigen aan hun lot overgelaten. De bemanningen werden al maanden niet betaald en er is evenmin gezorgd voor aflossing, zodat 250 vissers al 40 dagen te lang op schepen blijven waar een tekort aan drinkwater, voedsel en medicijnen is. Drijvende gevangenis.

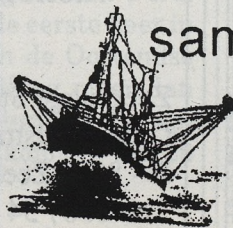
Werktuigkundige *Milen Kochev* van de *Kaprela* wordt het teveel en op 14 december gaat hij in hongerstaking. Op 20 december licht de kapitein *Lerwick Radio* in over de toestand van de man. De kapitein kan de verantwoordelijkheid niet langer dragen. Kan de man niet worden overgebracht naar een hospitaal? Vijf uur later wordt de visser afgehaald. De pers komt erbij en men gaat op zoek naar de verantwoordelijken.

Joan Wally van *Shadow Shipping* — de Britse scheep-sagent van de Bulgaren — zegt niets te kunnen doen omdat de facturen al lang niet meer betaald worden. De gemeenteraad wordt ingelicht, de overkoepelende *Highland Council* en tenslotte ook koopvaardijminister

Minister *Lord Goschen*. Hij verwittigt op zijn beurt de Bulgaarse ambassade en vraagt er meteen om de bemanningen te helpen.

Op 23 december zit *Lerwick* nog altijd met het voorval verveeld. Burgemeester *John Douglas of Moffat* piekert zich suf. Veel mogelijkheden zijn er niet op de barre *Shetlands*. Plots drijven zijn gedachten af naar de winkelier uit het dorpje *Fladdabister*. Een zonderling weliswaar, maar *iets* zegt de burgemeester dat de zonderling van *Fladdabister* de man is die hulp kan bieden. De burgemeester rijdt op 24 december naar het dorp. Hij stopt er voor een smal witgekalkt huisje dat tegen een rotswand aanleunt. Schapen proberen er te grazen op de kale zoute heide, uit de schoorsteen komt de warmblauwe rook die zo typisch is voor verbrande turf. 'General Stores-All Supplies' staat op het uithangbord. De burgemeester stapt binnen in het huisje dat niet veel meer is dan een grot die in de rotswand uitgehouden werd. Tussen de dozen, kisten en pakken komt een hoogzwangere vrouw aangewaggeld en vraagt wat ze voor hem kan doen. Intussen komt ook de heer des huizes — lang sluike haar, ingevallen wangen en een volle baard — van tussen de opeengestapelde waren. En de burgemeester vertelt zijn verhaal van hongerende vissers en of er geen voedsel kan worden geleverd om pas later te zien hoeveel en hoe er kan worden betaald. Glimlachend vraagt de uitbater om welke schepen het

N.V. Beheer Shamrock
N 14 'Boudewijn' wenst
alle vrienden uit de
visserij
een vruchtbaar 1995,
goede vangsten
en een goede
samenwerking



gaat en of hij onmiddellijk kan beginnen... Het lijkt wel alsof eindelijk de vraag gekomen is waarop hij al heel lang heeft gewacht.

De knecht wordt erbij geroepen en de *Commertruck* wordt voorgerezen. In de grot ontstaat een (daar sedert lang niet meer geziene) bedrijvigheid en met een volgeladen vrachtauto vertrekken baas en knecht naar *Lerwick* over de enige berijdbare weg die de hoofdstad met het zuidelijke *Sumburgh Head* verbindt. Als ze uiteindelijk te *Lerwick* toekomen is het aardedonker. De bevoorradingsboot 'Nazareth' (een verbouwde vissersschuit) dobert in de haven. De bemanning van de 'Nazareth' wordt opgetrommeld en de waar wordt op het schip overgeladen.

Het af- en aan lopen tussen de truck en de helverlichte boot trekt de aandacht van drie welstellende toeristen. Moet er nu echt gewerkt worden op kerstavond? zo vragen ze zich luidop af. Luid genoeg opdat de baas het horen kan.

— *Nu ja,* zegt de baas tot de drie toeristen, *'als kerst nadert voel ik een onrust in mij opkomen en moet ik ergens mensen kunnen helpen'*. En terwijl de mannen verder af- en aanlopen, vertelt hij de drie dat hij telg is van een oud geslacht dat destijds is moeten vluchten uit de *Levant* (1) en dat via Zuid-Frankrijk, Ierland en de *Heilige Schotse Eilanden* (2) op de *Shetlands* is beland.

— *'Ons geslacht heet Asgaird en mijn naam is Jesus Mc Christ'* zo rondt de baas zijn vertelling af.

— *'Wel Jesus Mc Christ of Asgaird, als het is om mensen te helpen, dan steken we graag een handje toe'*, zeggen de drie en met vereende krachten krijgen ze alles tegen elf uur 's avonds op de boot.

Terwijl de meertouwen worden gelost roept de baas naar schipper *Arthur Sinclair* dat hij vlug terug naar *Fladdabister* moet omdat zijn vrouw elk ogenblik kan bevallen.

Terwijl de 'Nazareth' op de baai van *Lerwick* afstevent, zoeken de koplampen van de *Commer* hun weg terug naar het dorp. De drie vreemdelingen zwaaien *Mac*

Christ na en spreken onder elkaar af dat ze de man zeker nog eens gaan opzoeken, maar niet voor ze passende cadeautjes voor de boorling gekocht hebben.

Mc Christ is niets te vroeg. De vrouw staat in het deurgat te wachten; de baby is op komst. Zo snel als de zwarte weg het toelaat rijdt het koppel naar het ziekenhuis van *Lerwick*. Terwijl ze de *Commertruck* moeizaam de berg beklimt ziet het gezin *Mc Christ* de vijf *Bulgaarse klondikers* beneden in open zee in een vijfhoek liggen, de schepen zijn verlicht en hun zoeklichten schijnen naar het midden, waar de 'Nazareth' toekomt om langszij elk van de 5 schepen voorraden over te laden. Een kerstster in open zee. En even later wordt in *Lerwick* een nieuwe telg van het geslacht *Mac Christ* geboren.

's Anderendaags, op 25 december, komt *Jesus Mc Christ*, op weg naar de materniteit de burgemeester tegen.

— *'Voor wat de vijf Bulgaarse vissersvaartuigen betreft heb ik goed en slecht nieuws'*, zo zegt de burgervader, *'schadeclaims verplichten me om de 'Kaprela' en de 'Aktiniya' aan de ketting te leggen.... enne de hongerstakende machinist is spijtig genoeg ontslagen. Maar het goeie nieuws is dat de Bulgaarse regering 200.000 dollar vrijgemaakt heeft om de schepen te bevoorraden en een gedeelte van de lonen aan de bemanningen uit te betalen'*.

— *'Ja'*, zegt *Mc Christ*, *'het wordt er precies allemaal niet beter op in de wereld, maar ook ik heb goed nieuws, want vannacht ben ik vader geworden'*.

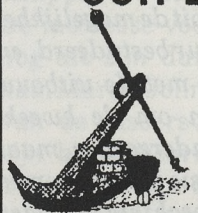
— *'Zie je wel'*, antwoordt de burgervader, *'dat er naast al het slechte ook altijd wel goed nieuws te rapen valt. En bestaat er ergens op het Europese continent geen spreekwoord dat zegt: hoop doet leven?'*

Daniël Pots

(1) Het huidige Syrië en Libanon

(2) Colonsay en Iona

'Vissertje' wenst aan Marc en Conny van pottenbakkerij 'Potverkliete' (Zeeweg Noord 1) evenals aan 'Jack' van 'The Other Side' en aan alle vrienden een zwijnewild 1995.



**N.V. Oostkant
N 126 'Skylight'
wenst alle vissers
en vrienden een
voorspoedig 1995**



DE TIJD DAT de Vlaamse vissers ervan uitgingen dat 'het allemaal nog wel hun tijd zou duren' ligt definitief achter ons. Meer dan wie ook worden vissers vandaag geconfronteerd met de milieuproblematiek, met de 'verka-veling van de zee', met de invloed van de technologie op de natuur en met de gevolgen van een bepaalde manier van produceren te land, ter zee en in de lucht.

Johnston: 'Het mag dan al zijn dat de vissers zich vroeger van het milieu gene moer aantrokken, ik zie toch dat er nu jonge mannen aan boord komen die heel milieubewust zijn'. Marcel Johnston is zo een die al lang geboeid wordt door de milieuevolutie op zee. Hij is er wel de man niet naar om met een Greenpeace-vlag rond te lopen, maar dat belet hem niet om zijn bijdrage te leveren tot de milieubescherming. Overigens is dat geen zaak van wazig idealisme: **'We moeten de zee in bescherming nemen, willen we ons beroep verder kunnen beoefenen. Zo simpel is het'.** Een interview.

Visser Marcel Johnston:

'Vissers moeten de zee in bescherming nemen'

Marcel Johnston spoelde als dertienjarige aan op de Vlaamse kust... maar niet uit het binnenland. Hij verhuisde met het gezin Johnston uit Engeland naar Zeebrugge waar vader als directeur-generaal een pioniersrol te vervullen had in de oprichting van de bekende rederij *Thownsend-Thorenson*.

De jonge Marcel (*5.3.1957 in *Nottingham*) wortelt zich stevig in Vlaamse bodem en behaalt als jonge man een grafisch diploma in Gent ... om later nooit een beroep in die sector uit te oefenen, want de roep van de zee is al te luid om er niet aan toe te geven.

Eerst probeert Marcel Johnston nog als ladingmeester bij *Thownsend* aan de bak te komen, maar de lange arm van vader begint al gauw als

een domper op zijn enthousiasme te werken en twee jaar later — we zijn dan al aan het begin van de tachtiger jaren — vinden we Johnston terug op de baggerboten van *Decloedt* waar hij eerst als matroos en later als machinist zijn bete broods verdient. Het wordt duidelijk: langzaam maar zeker baant hij zich een weg naar open zee.

De liefde steekt daarbij een handje toe, want hij trouwt als 25-jarige met *Annemie Casier*, dochter van *Roger*. Deze (toen nog Zeebrugse) rederbaat de Z 596, Z 96 en Z 296 uit en Marcel Johnston wordt na enige tijd machinist op de (oude) Z 596 '*De Zwerver*'. Johnston: *'In die tijd was het allemaal niet moeilijk. Je wilde machinist worden? Goed. Dan beantwoordde je enkele vragen van de zeevaartinspecteur en die stak je een papiertje in de hand waarop stond dat je voor enige tijd als 'motorist 120 pk' mocht door het leven gaan'.*

Wat er ook van zij, *Decloedt* verliest een baggeraar en *Casier* wint een visser bij. Johnston zal voortaan samen met schoonvader *Roger* en schoonbroer *Bart Casier* de rederij uitbouwen; rederij die zo'n beetje tegen de stroom inroeit door de Zeebrugse Rederskaai te verlaten om zich te Oostende op de Hendrik Baelskaai in te planten. Verder staan bij de Casiers ook de vrouwen hun mannetje, maar we zouden het over zee & milieu hebben.

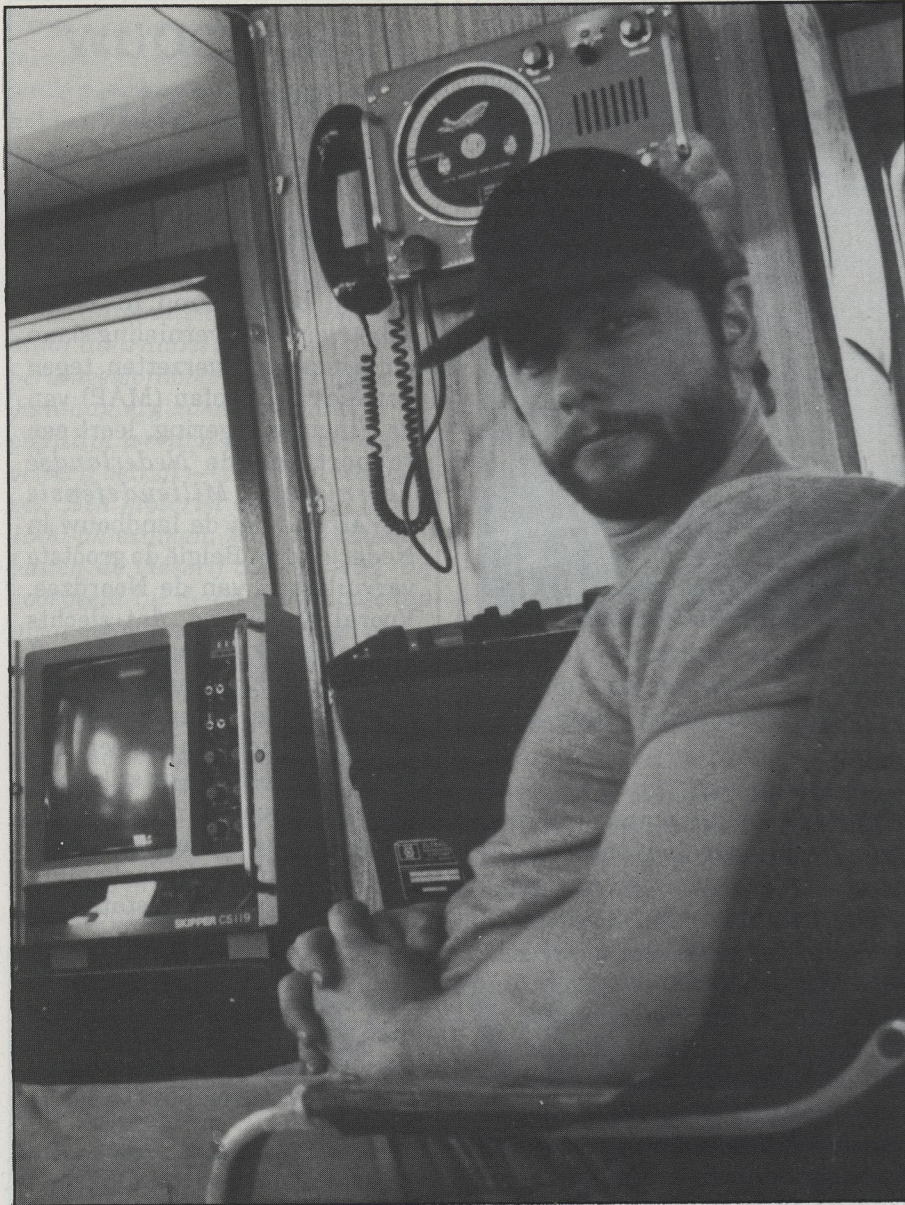
Johnston: *'Ook in mijn vrije tijd ging al mijn aandacht al vroeg uit naar de zee: onderwaterfotografie, wrakken-, nacht- en navigatieduiken... Ook heb ik ooit de mogelijkheden van aquacultuur bestudeerd, en ik wilde beginnen met de uitbouw van een aquarium om de kweekmogelijkheden te onderzoeken, maar ik ben tot de conclusie moeten komen dat we hier geen geschikte gebieden*

Einde van de wereld? Einde van de visserij? Neen, maar wel het einde van een artikelenreeks

Met dit interview sluit HVB een reeks over het milieu-ter-zee af. De artikelenreeks ging van start toen bleek dat de milieuo-organisatie Greenpeace erin geslaagd was een front met Vlaamse vissers te sluiten (HVB 9/1994 pag. 5). Dit front zou met de actie 'Eet vis voor het te laat is' de aandacht trekken op het al dan niet vermeende probleem van de afval van scheikundige chloorverbindingen... ook in de Noordzee. Greenpeace-activist Martin Besieux was duidelijk: 'Wij rekenen op de vissers' zo zegde de extreem groene jongen (HVB 9/1994 pag. 7).

Omdat niet iedereen het met de Greenpeace-stellingen eens is en wij elkaar aan het woord wilden laten, kon de HVB-lezer ook lezen hoe de chemische industrie erover dacht (HVB 10/1994 pag. 13) en wezen we de vissers erop dat ze wel eens als pasmunt zouden kunnen gebruikt worden in de propagandastrijd tussen voor- en tegenstanders (HVB 10/1994 pag. 12). Wat de biologen van het Onderzoekstation voor de Zeevisserij ervan dachten stond te lezen in HVB 11/1994 pag. 8). De politieke wereld kwam ook al aan bod in de persoon van senator Michiel Maertens (HVB 12/1994 pag. 5), die in hetzelfde nummer tegengesproken werd door een lobbygroep die onder de naam 'De Chlorofielen' door het leven gaat.

En vandaag sluiten we deze milieureeks af met de weloverwogen mening van visser Marcel Johnston.



Schipper Johnston: Weet je dat ik al drie jaar met een computer werk die Belgische onderzoeksschip 'Belgica' pas onlangs aan boord genomen heeft.

voor hebben. Verder is het in de aquacultuur allemaal zo delikaat: een klein beetje vervuiling volstaat al om de kweek te vernietigen.'

De tijd dat hij als 120 pk-motorist te boek stond ligt inmiddels al ver achter hem. Aan de Oostendse John Bauwensschool haalde hij uiteindelijk het diploma motorist 1500 pk en inmiddels mag hij zich ook al schipper ter kustvisserij noemen.

De interesse voor de zeebodem die nog uit zijn duikersperiode stamt nam Marcel Johnston mee aan boord van de vissersvaartuigen waarop zijn beroeps carrière zich afspeelt. 'Sindsdien ben ik me gaan concentreren op het gebruik van computers

aan boord van vissersvaartuigen'. Marcel spreekt zichtbaar met plezier over de hele speciale 'Roxann'-computer die hij aan boord van de Z 596 'De Zwerver' koestert. 'Weet je dat ik al drie jaar met die computer werk en dat het Belgische onderzoeksschip 'Belgica' pas nu zo'n toestel aan boord genomen heeft? Overigens wissel ik sinds kort gegevens terzake uit met het Onderzoeksstation voor de Zeevisserij'. En wat doet die speciale computer dan wel? Johnston: 'Het toestel onderzoekt de bodem op een uiterst nauwkeurige manier. Het zendt seinen (echosounds) uit en deze botsen op de bodem, op zand, of op schelpen, of op

kreeftjes, of rotsen, of zeewier... en dat zendt allemaal een eigen signaal terug. Ik weet eigenlijk exact wat zich op de zeebodem bevindt, ook al omdat ik daarover voortdurend nieuwe gegevens in de computer inbreng. Wanneer de vangst ingehaald wordt, bestudeer ik de 'kluts' en vergelijk ik de nieuwe gegevens met datgene de computer daarover zegt. Zo krijg ik stilaan een uiterst exact beeld van de zeebodem. Enerzijds is dat belangrijk voor de visvangst want de vis zoekt voedsel en ik weet zodoende wanneer het schip zich boven een 'eetplaats' bevindt, anderzijds geven die gegevens natuurlijk ook belangrijke informatie over het milieu op de zeebodem'.

Overigens vindt Johnston de milieuaandacht die vandaag algemeen is heel terecht: 'Elke visser zal je zeggen dat de vis aan de 'Duitse Bocht' verdachte afwijkingen begint te vertonen. Je vangt er veel exemplaren met bijvoorbeeld blaasjes op de kop, een soort huidziekte, bij het gutten zie je dat de ingewanden gezwollen vertonen, sommige vissen zijn ook misvormd. Het is logisch dat hetgeen daar via de Rijn in zee vloeit, daar ook lelijk huishoudt. We moeten dat niet minimaliseren, dat is ernstig! Maar daar tegenover staat dat zeer veel gebieden in de Noordzee nog altijd kerngezonde mooie vis leveren. De West bijvoorbeeld geeft tot vandaag prachtige exemplaren die blaken van gezondheid.

Binnenkuil

Overbevissing gebeurt natuurlijk ook. In de meeste visgebieden vang je alleen nog maar kleine exemplaren omdat de vis er de tijd niet meer krijgt om te groeien. Eén en ander is het gevolg van de uiterst nauwkeurige manier waarop vandaag gewerkt wordt. Met het oude deccasysteem wisten vissers 's nachts soms niet eens waar ze zich bevonden, met het Global Position System (GPS) dat zich de jongste jaren ontwikkeld heeft, heeft de zee bijna geen geheimen meer en kan er dag en nacht nauwkeurig gevist worden. Zodoende kan een lijn zeg maar platgevestigd worden. Wanneer het schip die plek verlaat is daar géén vis meer, geen één'.



Johnston: Wanneer de vangst ingehaald wordt, bestudeer ik de 'kluts' en vergelijk ik de nieuwe gegevens met hetgene de computer daarover zegt. Zo krijg ik stilaan een uiterst exact beeld van de zeebodem.

Johnston: 'Je moet als visser daarin je verantwoordelijkheid opnemen. En ik heb dat ook gedaan. Je zult dit jaar geen binnenkuil aan boord van de Z 596 gevonden hebben, we hebben het gebruik van een binnenkuil gewraakt zodat, wat ons betreft, de kleine vissen letterlijk door de mazen van het net zijn kunnen ontsnappen. Wanneer we dus een gebied bevist hebben, zijn we er tenminste zeker van dat we daar nog leven achterlaten... Tot meerdere eer en glorie van de vissers die ook volgende jaren nog iets willen vangen. Dat geeft ook nog een ander voordeel. De vangsten die op die manier op de markt komen, bestaan uit grote exemplaren waarvoor over het algemeen ook een goeie prijs betaald wordt. Toch is het allemaal een kwestie van tegen de stroom in te willen varen, want we moeten natuurlijk ook nog voldoende besommen om de boel te laten rondraaien. Het is voor vissers haast een voortdurend afwegen van het ene tegen het andere: langs de ene kant ben ik (en ook de rest van mijn bemanning) tegen het gebruik van de binnenkuil, langs de andere kant zien wij ook wel dat andere vissers veel meer — en dan vooral kleinere — vis op de markt brengen, waardoor de prijzen in elkaar storten en waardoor wij — met onze mooiere, maar natuurlijk ook kleinere — vangst in

de problemen komen te zitten.'
Johnston legt ons uit hoe dat allemaal in zijn werk gaat: 'Wij maken heel korte reizen — één reis duurt een week tot maximum negen dagen — ook al om goeie kwaliteit te leveren. We vissen een week, lopen binnen te Hartelpool (Engeland) en de vis wordt overgebracht per container, dan vissen we nog een week en lopen binnen in Oostende. Als wij de vis lossen hebben wij slechts honderd tot honderdvijftig kilo 'slips' (kleine tong) op een totale vangst van vierduizend kilo. Sommige collega's leveren diezelfde dag wel vierduizend kilo 'slips' op de markt. Dat zijn mensen die van de visgrond 'Oost' komen en die twaalfduizend kilo tong meebrengen. Teveel tong op de markt ... en de prijs stort in elkaar ... en de jonge vis heeft geen kans gehad te groeien, waardoor grote tong dan weer onvindbaar wordt. Eigenlijk maken we zodoende ons eigen beroep kapot'.
Overbevissing bestaat dus echt, zo blijkt. Johnston: 'Op de 'Oost' ben je haast verplicht om met de binnenkuil te vissen, want door overbevissing zijn daar haast geen grote exemplaren meer te vinden. In Nederland is de controle overigens niet erg groot, maar op de Noord, de Silverpit... waar ik vis, is er wel degelijk een strenge Engelse controle

Landbouw grootste vervuiler Noordzee

Terwijl boze boeren in België gebouwen in de vernieling slaan omdat ze zich verzetten tegen het Mest Actieplan (MAP) van de Vlaamse regering, leert een rapport van de Nederlandse Vereniging Milieudefensie (NVM) ons dat de landbouw in Nederland en België de grootste vervuilers is van de Noordzee. Vooral Nederland, dat slechts een relatief klein aandeel heeft van 3% in de Europese landbouw, levert via de lozing van meststoffen en mineralen een bijdrage van 26% aan de stikstofbelasting en van 23% aan de fosfaatbelasting van het zeewater. Daardoor zullen de doelstellingen van de Noordzee-staten om de lozing van milieuschadende stoffen in de Noordzee met de helft te verminderen tegen 1995 niet meer haalbaar zijn, tenzij ook de Nederlandse regering de mestproductie met 50 % weet te dringen.

op het gebruik van de binnenkuil. Vandaar ook dat je er zo weinig grote boomkorvaartuigen ziet vissen... maar degenen die op de 'Oost' varen verdienen wel meer dan wij, want ze komen wekelijks op de markt met een hele grote hoeveelheid vis... enorme vangsten van heel kleine vis. Daardoor kunnen ze ook niet in België komen markten. Ze moeten naar Nederland want daar betaalt men meer voor kleine vis dan dat in België het geval is. Hier worden dan weer betere prijzen genoteerd voor grotere vissen'.

Sociaal

Het milieu is belangrijk, maar er zijn natuurlijk ook andere problemen en dat speelt allemaal op elkaar in. Is er echt een bemanningsprobleem, zo willen wij wel weten. We lopen de namen af aan boord van de Z 596 'De Zwerver': Mario (reserveschipper), Benny (motorist),

Serge (matroos), Johan (assistent-motorist) naast een aantal wisselende matrozen, alles bij elkaar lijkt het een stabiele ploeg te zijn. Geen problemen aan boord? Johnston: 'Korte reizen zijn goed voor de sfeer aan boord. Je hebt geen tijd om ruzie te maken. Wanneer je te lang op elkaar zit te kijken, komen daar haast automatisch spanningen van. Maar daarnaast zijn er wel degelijk personeelsproblemen. De studies zijn vandaag erg zwaar geworden. En eigenlijk worden ze — voor wat de visserij betreft — veel te breed opgezet. Een motorist die slaagt in zijn 1500-pk examen, kan onmiddellijk buiten de visserij aan de slag, bijvoorbeeld bij de baggermaatschappijen. En wanneer je weet dat er vandaag in de visserij maar weinig verdiend wordt dan is het logisch dat je een uittocht van geschoold personeel krijgt. Komt daarbij dat veel reders 10% à 15% van de besomming aftrekken vooraleer het deel van de vissers te berekenen (een laakbare praktijk die nog stamt uit de petroleumcrisis), en tel daar bo-

venop de veel te lange reizen, met alle familiale problemen van dien, en je krijgt de situatie die we vandaag kennen. Maar we moeten alles durven te zeggen: een matroos verdient vandaag een derde tot de helft minder dan vijf zes jaar geleden. De vangsten zijn niet erg verminderd, maar de prijs is gewoon ineengezakt. De Z 296 'Mooie meid' (735 pk) maakte vroeger besommingen van drie miljoen, wanneer er vandaag twee miljoen besomd wordt, dan spreken we al van een topreis.'

En dan is er nog de druk, de stress, de controles: 'Je kunt het je vandaag gewoon niet meer veroorloven een fout te maken. De controles zijn verschrikkelijk streng, de boetes wegen zwaar. Dat betekent ook dat er veel meer van je geëist wordt... dat al die stress erg veel van de zenuwen van schipperen bemanningeist. Eén en ander heeft ongetwijfeld zijn weerslag op het aantal ongevallen op zee. Ik kan het je verzekeren dat ik persoonlijk al teveel bijna-accidenten meegemaakt heb om daar licht over te gaan. Daarom ook heb

ik het systeem van wachtlopen veranderd. Nu wisselen we soms af, de stuurman en ik... we proberen elk om beurten vijf uur wacht te lopen. Zoveel mogelijk proberen we het systeem uit te schakelen waarbij elk bemanningslid om beurten 2 à 2,30 uur wacht loopt. Want dat is allemaal heel gevaarlijk geworden. Stel, je krijgt een nieuwe matroos, je weet niets over die mens. Die blijft alleen op de brug en de rest van de bemanning slaapt: is er mist? waakt hij? is er storm op komst? reageert hij gepast wanneer er een hindernis opdoemt? We weten het niet. De ene matroos is al aandachtiger dan de andere, je hebt mensen op de brug die gaandeweg in slaap vallen. En beneden liggen dan vijf mensen nietsvermoedend te slapen. Je mag daarbij niet vergeten dat 'De Zwerfver' 12 à 14 knopen loopt. Dat zijn grote snelheden. En dat terwijl het daar op zee ongelooflijk druk is: grote tankers die voorbijschuren aan 22 knopen! Ook dat is het milieu vandaag de dag.'

Flor Vandekerckhove

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Lot van APS eerstdaags bezegeld

De curatoren van de failliete Oostendse scheepswerf APS hebben een keuze gemaakt tussen vier kandidaten die zegden de werf te willen overnemen. Van de vier geïnteresseerde groepen kwamen er op 23 november uiteindelijk drie opdagen: *Ostend Shipyards* (OSY, een groep rond de APS-stakers), *Rooms* (Internautic Blankenberge) en *Peter Adam* (immobiliën Oostende). Ponjaert, de vierde geïnteresseerde liet verstek gaan. Adam haalde het vervolgens nipt met een bod van 3.900.000 frank.

Einde voor APS-stakers?

OSY geeft zich echter nog niet gewonnen, ook al omdat er vermoedens bestaan dat de scheepswerf voor andere doeleinden gebruikt zal worden dan voor de wettelijk verplichte 'havengebonden activiteiten'. Het is daarbij niet ondenkbaar dat immobielmakelaar Adam speculatieve bedoelingen heeft met de aankoop van de APS-gebouwen.

Het havengebonden karakter wordt volgens Adam echter gegarandeerd door een afspraak die de immobielman maakte met Jean-Pierre Rooms van Internautic. De groep wil naar eigen zeggen tot een belangrijke herwaardering van het gebied rond de Oostendse vuurtoren komen. Ook het belang van een verantwoorde vormgeving, en van het toerisme speelt daarbij een belangrijke rol, aldus Adam. Volgens Noël Adam, vader van koper Peter, hebben de overnemers trouwens de deur niet gesloten voor OSY, maar hij wees er desalniettemin op dat de toestand in de visserij zeer wankel is en dat OSY geen orders op tafel kan leggen. In de Oostendse krant *De Zeewacht* merkte hij nog op: 'De enige reder die in de OSY-constructie zat heeft zich teruggetrokken'. Het gaat daarbij om de Oostendenaar Norbert Hennaert die het verhaal van Adam tegensprekt: 'Ik heb me niet uit OSY teruggetrokken. Wel heb ik duidelijk gemaakt dat ik met de figuur van Adam niets te maken wil hebben. Wanneer deze laatste bij de zaken betrokken wordt, dan haak ik af'.

Op 4 januari worden de kandidaat-overnemers nogmaals op de rechtbank van koophandel verwacht om gehoord te worden over het verloop van het uiteindelijke bod, waartegen OSY geprotesteerd heeft. (fv)

Failliet

▣ **MERCATOR BVBA**, Heiststraat 59, 8380 Brugge-Zeebrugge, rederij ter zeevisserij (Z.134), failliet verklaard op dagvaardiging op 17 november 1994.

▣ **REDERIJ BRANDARIS NV**, Reingaardsvliet 7, 8380 Brugge-Zeebrugge, rederij ter zeevisserij (Z.127), failliet verklaard op beken-tenis op 16 november 1994.

▣ **REDERIJ VANBRUGGE BVBA**, Westhinderlaan 72, 8420 De Haan-Wenduine, onderneming voor dienstverlening aan de scheepvaart, failliet verklaard op 17 november 1994.

Nieuwe ondernemingen

▣ **REDERIJ ZUIDERHAAKS NV**, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist, rederij, aankopen en uitbaten van zeevisserij-schepen. Kapitaal: 1.250.000 fr.; zaakvoerder Jannes Zoer. Oprichting 10 september 1994.

Potvissen en walvisvaart: eenjacht op zee van alle tijden

Nog tot 15 juni 1995 loopt een dubbeltentoonstelling rond walvissen in het nationaal visserijmuseum te Oostduinkerke en tegelijk ook in Duinenabdij te Koksijde. Op laatstgenoemde locatie worden o.m. foto's getoond van de potvisstrandingen op de Belgische kust. In het museum krijgt de bezoeker inzicht in de walvisvangst.

Voor de twee tentoonstellingen betaalt u één keer 120 frank. Rechthebbers op vermindering betalen slechts 80 frank en kinderen van het lager basisonderwijs gaan binnen voor 50 frank.

FAX - FAX - FAX - FAX -

▣ De Z.403 Stern viste een Duits oorlogtuig op. Dat gebeurde tijdens de visserij in de Pas van 't Scheur. De ontmijningsdienst maakte de cilindervormige zee-mijn onschadelijk. ▣ Bedroeg de aanvoer van Belgische vaartuigen in buitenlandse afslagen meer dan vorig jaar? Sommigen twijfelen daar niet. Het wel nog een paar maand wachten op definitieve cijfers die antwoord geven op de vraag of de veront-rustende trend doorzet. ▣ De voorbije weken waren opnieuw Belgen op buitenlandse markten. De Z.200 Wagram legde aan in IJmuiden en de Z.34 North-hern-Sky kwam naar Scheveningen. ▣ De O.349 Wilma vormde span met de Z.207 Permeke en losten hun vangst eveneens in Scheveningen. ▣ De Z.30 liet als eerste Belgisch vaartuig wiertjes aan de kor-jizers plaatsen (zie elders in dit blad) ▣

OOSTENDE

STS op de Baelskaai

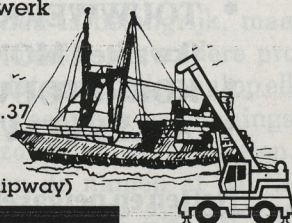
Shipping Transport & Trading Services NV (STS) vond een nieuw onderkomen in de leegstaande burelen van Morubel aan de Hendrik Baelskaai 38 in Oostende. STS werd recent opgericht door Willy Overmeire (ex-Dens Ocean) en wordt geleid door Eric Knockaert. Het bedrijf fungeert als scheepsagentschap, stouwerij, expeditiebedrijf en is ook douane-agent.



Verheye Joël n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaïwerk

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



Geldgebrek!

Zoals iedereen in de visserij moeten ook wij de tering naar de nering zetten. En dat betekent dat een pak kopij deze maand niet geplaatst kon worden. Eén en ander heeft te maken met een vermindering van het aantal adverteerders: minder inkomsten, minder mogelijkheden!

Klaar voor publikatie deze maand, maar zeer tegen onze zin in, verplaatst naar later: een *interview met de sportduiker Daniël Marsham*, een *gesprek met ZV-vismijn-directeur Freddy Pollet*. Ook de liefhebbers van zeemanslieders zullen deze maand op hun honger moeten blijven, want het *VIIIste deel* van de reeks over de *shanties* werd naar volgende maand doorverwezen. Hetzelfde geldt voor het *feuilleton* van John Gheeraert over het reilen en zeilen ten huize van een Oostendse havenkapitein in de XIXde eeuw en ook de verzamelaars van de reeks over *'Vistechnieken van de Vlaamse vissers'* zullen het deze maand zonder hun (nochtans steengoede) rubriek moeten stellen.

Uitgesteld is echter niet verloren en zodoende krijgt de lezer ook een beeld van hetgeen hij volgende maand al kan verwachten.

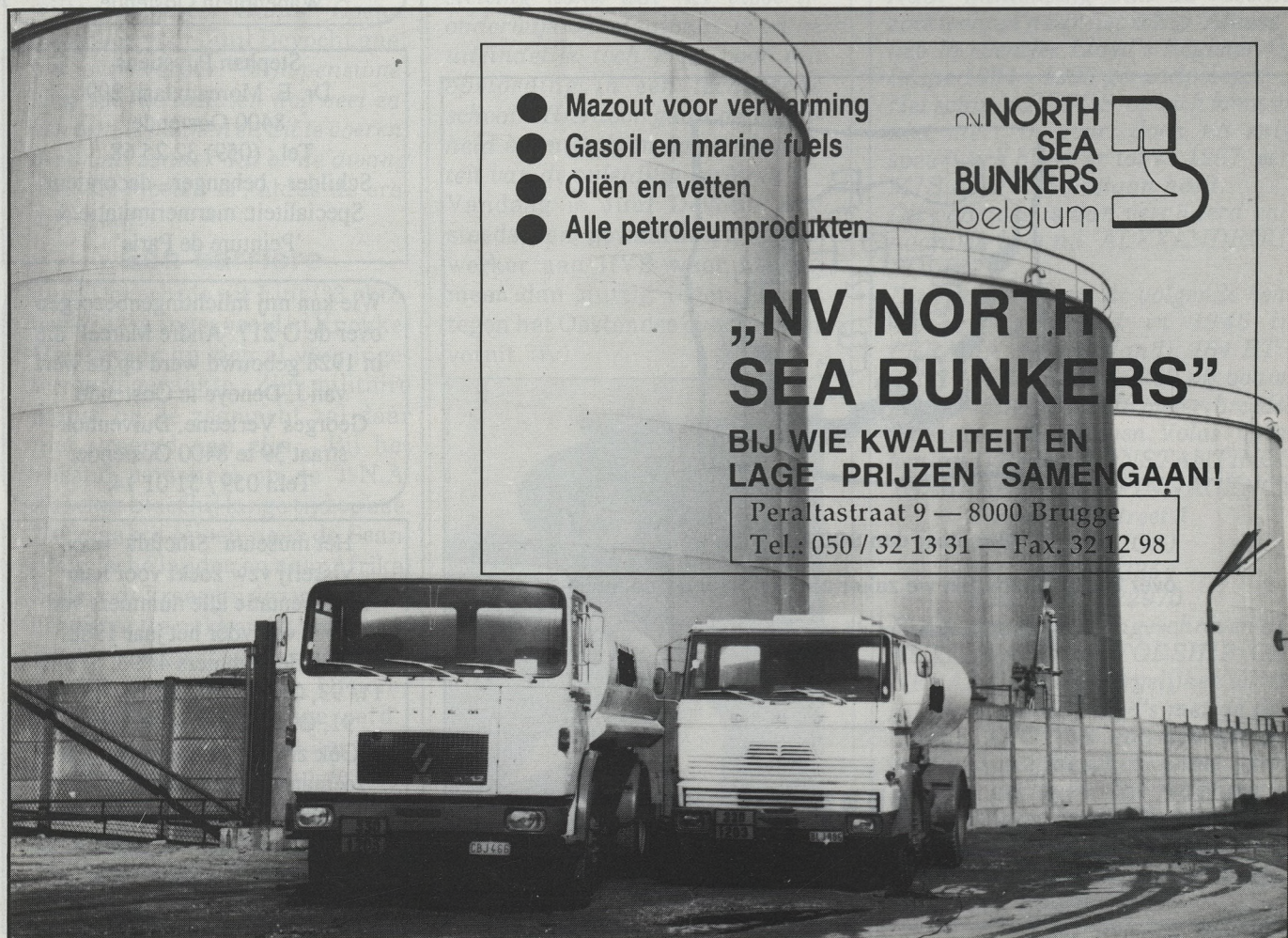
Mogen wij tegelijk de bedrijven danken die wèl advertenties in dit blad plaatsen: het is dank zij hen dat HVB vandaag verschijnt.

Boek

Binnen en buiten


Bij *Lannoo* verscheen zopas een kijkboek met getekende doorsneden van diverse al of niet historische scheepsmodellen. Beroemde schepen van vroeger en nu dus tot in de details getekend. De oudste, een *trireem*, had geschilderde ogen op de boeg om eventuele vijanden af te schrikken. Die ogen komen ook voor op de *Chinese jonk* die nu ook langs de kusten van China terug te vinden is. Over vier pagina's staat de dwarse doorsnede van een vliegdek-schip. Ook een reddingsboot en een vissersvaartuig worden 'doorgesneden'. De roemruchte zeevaart-geschiedenis is zo op een bijzondere wijze in beeld gebracht. Dit kijkboek is relevant omdat op een duidelijke manier de relatie wordt getekend tussen de vorm en de inhoud van om het even welk vaartuig. (ml)

'Schepen' (oorspronkelijk *Look inside cross-sections*) is een uitgave van *Lannoo* en is volledig in kleur. Het boek telt 32 blz. 398fr.



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

NV NORTH
SEA
BUNKERS
belgium



„NV NORTH SEA BUNKERS“

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 9 — 8000 Brugge
Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax. 32 12 98

Jef Klausing wint prijs

In de tweejaarlijkse wedstrijd voor Volkskunde van de provincie West-Vlaanderen vielen twee inzendingen in de prijzen. Eerste geprimeerde is Oostendenaar en HVB-medewerker Jef Klausing, met zijn studie *'Ach, gij rijke lieden met al uw geld!'* Dit werk gaat over de ellende en het verdriet van de Vlaamse vissers en hun gezin tussen 1830 en 1930. Jef Klausing hoopt het lijvige boek (meer dan 200 bladzijden) in de loop van 1995 uit te geven.

Ook Walter Thilly werd bekroond met een studie over scabreuze spreuken in de Westhoek.

Wij vernamen het overlijden van oud-visser Joseph Vanden Bon, weduwnaar van Rita Doornaert. Joseph Vanden Bon werd op 3 decembr 1940 te Fulwood (Engeland) geboren en overleed na een slepende ziekte op 14 december 1994 te Oostende.

OOSTENDE

Zeehavenbrigade

De plaatselijke Rijkswachtdienst voor het Havengebied te Oostende, wil haar diensten beter kenbaar maken bij het publiek.

De burelen zijn gevestigd in de Alfons Pieterslaan 39 te Oostende en elke werkdag geopend van 08.00 tot 12.00 uur en van 13.30 tot 17.30 uur. Telefonisch zijn zij gedurende deze uren bereikbaar op het nummer: 059/50.88.70 - uitbreiding 250. Buiten deze uren kan u steeds beroep doen op het Rijkswachtdistrict Oostende op hetzelfde adres en op telefoonnummer: 059/50.88.70, die u dan verder helpen.

Vuurtoren valt uit

Op maandag 19 december 1994 omstreeks 17 uur viel de werking van het Oostendse vuurtorenlicht langzaam maar zeker uit. De toren die elke tien seconden drie schitteringen wit licht te zien moet geven gaf alleen nog maar een uiterst traag draaiende lichtbundel te zien.

De sluismeester bracht onmiddellijk de loodsdienst op de hoogte, waar men moest toegeven nog nooit dergelijke panne meegemaakt te hebben.

Te Koop

Kustvaartuig in goede staat
195 pk, 17 meter lang
Met vismachtiging
050 / 418 416 of 050 / 547 492

Te Koop:

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

Te Koop:

Vissersvaartuig
bouwjaar 1987, motor 1990
In perfecte staat
Inlichtingen, na 18 uur:
059 / 50 31 94

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

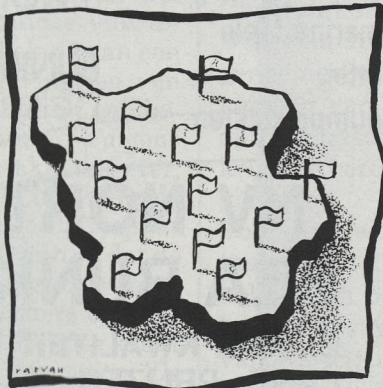
Stephan Puystiens

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

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

Het museum 'Sincfala' voor visserij vzw zoekt voor haar documentatie alle nummers van HVB van vóór het jaar 1988, alsook de nummers 4/'93, 5/'93, 11/'93, 01/'92, 03/'92, 03/'91, 10/'91, 02/'89, 09/'88 en 10/'88.

Ook zijn zij geïnteresseerd in zeemansalmanakken en andere documenten betreffende de visserij. Museum Sincfala, Pannestraat 140 te 8301 Knokke - Heist, tel: 050 / 51 49 73.



Met meer dan 900 kantoren
over het hele land zijn we zeker niet ver bij u uit de buurt.

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?

BBL

Juul Devocht neemt afscheid van zijn school

Op 17 december nam de *Zeevisserijschool van het Gemeenschapsonderwijs De Golfbreker* van Heist afscheid van haar directeur Juul Devocht die met pensioen ging.

Op het programma stond een academische zitting waarvoor verschillende sprekers ingeschreven waren: voorzitter van de lokale raad *Geert Deman*, waarnemend directeur *Jan Staelens* en Vissersvreugd-voorzitter *Valère Janssens*. Tussen de toespraken in speelde het ensemble *Ressicito* uit Knokke-Heist stemmige muziek.

In zijn slotwoord dankte Juul Devocht zowat iedereen die hij gedurende zijn loopbaan op zijn weg ontmoet had. Even werd het hem te machtig toen hij de herinnering opriep van zijn vriend wijlen minister *Daniël Coens*. Maar ook voor Juul Devocht gaat het leven verder. *'Mijn pensionering zal me toelaten nog veel zaken aan te pakken en uit te voeren, maar nu zonder dat er de dwang van het moeten is'*, aldus de eredirecteur.

Een carrière

Juul Devocht is uit Lint (°3 oktober 1933) aangespoeld in Knokke-Heist waar hij zich al vlug ingeburgerd geraakte. Zijn militaire dienst bij de zeemacht zal daar niet vreemd aan zijn. Bij het varend personeel op de T.N.A. *Kamina* bleef hij lange tijd op zee. Hij maakte reizen naar de Scandinavische landen en naar Afrika. Zodoende kreeg hij de smaak (van zeewater) te pakken en studeerde verder aan de Zeevaartschool te Antwerpen waar hij Officier Scheepstuigwerkkundige werd. In 1963 verliet Devocht het leger om leraar te worden aan de *Vrije Visserijschool* te Heist, vissersgemeente waar hij zich ook kwam vestigen. Tegelijk engageerde hij zich in het sociale, sportieve en

politieke leven van de gemeente en werd er ook plaatselijk dagbladcorrespondent.

In 1981, twee jaar na de fusie van de *Vrije Visserijschool* met de *Rijkschool* van Heist, werd hij medewerker op het kabinet van onderwijsminister *Coens*. In 1985 werd hij directeur van de fusievisserijschool.

Wellicht is hij meteen ook de laatste directeur van de *Zeevisserijschool van het Gemeenschapsonderwijs* geweest want op 1 september 1995 wordt de school een vestiging van het *Provinciaal Maritiem Instituut (PMI)* dat de scholen van Oostende en deze van Heist verenigt. Eerder gaf Devocht trouwens al aan dat daarmee niet het einde van de 'schoolstrijd' gestreden is, want in Het Nieuwsblad zegde hij onlangs nog: *'Ik vrees dat de provincie op termijn tot de vaststelling komt dat het visserijonderwijs onbetaalbaar is en ze uiteindelijk toch kiest voor een opslorping in een technische school. Hierdoor gaan de eigenheid en misschien ook de kwaliteit van de opleiding verloren'*.

Vandaag is Juul Devocht nog steeds een gewaardeerd medewerker aan HVB waar hij een meer dan nuttig tegengewicht tegen het Oostendse overgewicht vormt. (fv)

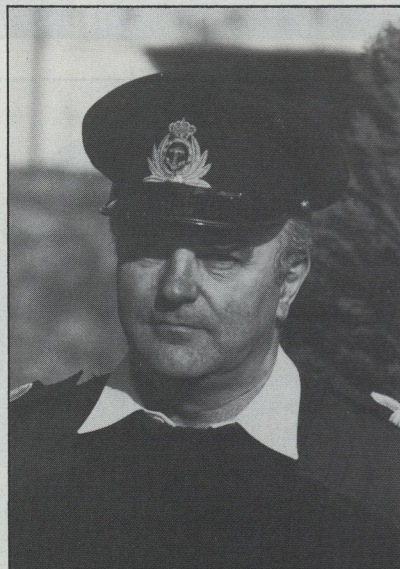
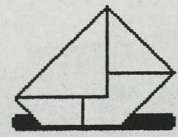


Foto gw



Brieven

Afovos I

Naar aanleiding van uw laatste artikel over het vissersvaartuig Afovos denk ik uit de foto af te leiden dat bovengenoemd vaartuig nooit de plankenvisserij heeft uitgevoerd. Ten eerste wegens het gebrek van de voorgalgen, ten tweede wegens gebrek van beschermstrips ten aanzien van de plaats waar de voorgalgen zich desgevallend bevonden zouden hebben. Misschien heeft het vaartuig altijd aan BB gevist wat toch zeer uitzonderlijk is. Wat de scheepsbrug betreft denk ik dat deze van Engelse makelij is.

Yves Robert, Leffinge

Afovos II

Naar aanleiding van de recente zoektochten naar het schip 'Afovos', heb ik eventjes Lloyd's Register Of Ships 1994 - 1995 geraadpleegd.

Het schip 'AFOVOS' op zich komt er niet meer in voor, doch na enig speurwerk blijkt er tot in 1987 een M/S AFOVOS bestaan heeft.

Dit vaartuig is dan veranderd van naam en heet nu 'ALEXANDROUPOLIS'.

Dit vaartuig bezit de volgende kenmerken: gebouwd in 1945 in PERAMA (Griekenland); 164 BT - 91NT; motor MAN - 240 pk bouwjaar 1946; lengte 33,76 meter; breedte 6,08 meter; thuishaven: Volos - Griekenland; Reder: KONSTANTINOS TSARDAKAS SHIPPING AGENCY

Koutarolia Street 1

38 333 Volos (Gr.)

Tel.: (0421) 23354

Fax.: (0421) 22970

Het vaartuig staat ingeschreven als AUXILLIARY MOTORSHIP GENERAL CARGO. Vergelijken wij de gegevens uit de Lloyd's met de foto van de 'AFOVOS' dan zou het wel eens om hetzelfde schip kunnen gaan, in acht genomen dat rederijen er niet echt / geen baat bij hebben om de voortdurend wisselende gegevens bij dergelijke oude schepen door te spelen aan de Lloyd's.

G. Provost, Wanzele



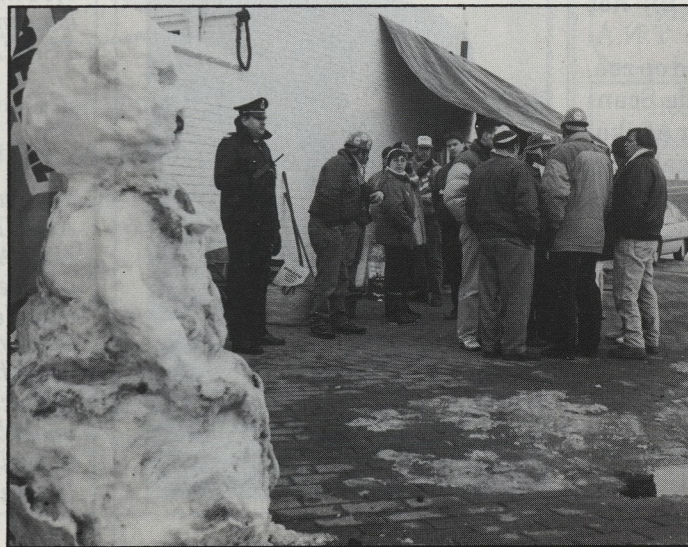
De raad van bestuur van de Coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen *Hulp in Nood* nam afscheid van *Louis Dedrie* (70) die nu volop van zijn pensioen gaat genieten. De gewezen scheepsmekaniker was jarenlang expert-scheepsmotoren voor de verzekeringsmaatschappij. Eenmaal de pensioengerechtigde leeftijd bereikt voerde Louis nog regelmatig expertises uit. Hij zet er nu een definitief een punt achter en werd door het voltallige bestuur uitgewuifd. ↑



Sommigen stellen hun vis-aanbod z gebruik in het gastronomische Mekke zijn talrijke visrestaurants. ↑



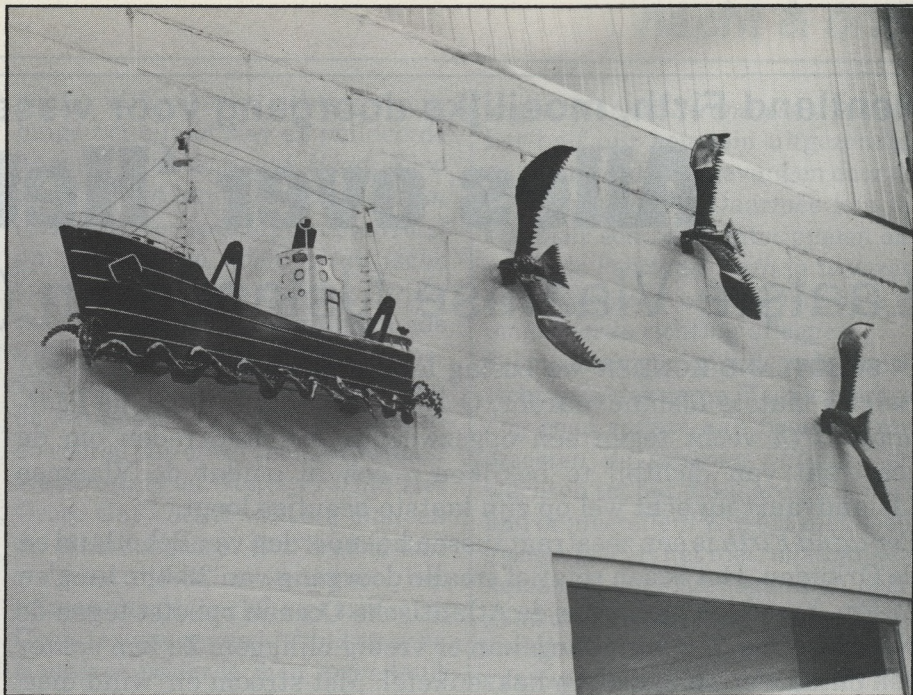
↑ Er komt klaarheid in het Polyship-dossier. De nieuwe minister van Landsverdediging Pinxten kreeg van de kabinetsraad de toelating om besprekingen aan te vatten met het Antwerpse scheepsbouwbedrijf SKB voor de bouw van vier kustmijnenvegers voor een bedrag van 12 miljard frank. Vooraleer SKB Béliard-Polyship definitief overneemt moet men daar echter zeker zijn van de bestelling die de werf tot in 2003 werk zouden verstrekken. Voor de bezetters van de failliete scheepswerf was dit alvast positief kerstnieuws.



Zoals elders in dit blad reeds gezegd pluist de handelsrechtbank de APS-zaak verder uit. *Ostend Shiprepair & Boat Sails*, (de groep rond Noël en Peter Adam uit Oostende en Jean-Pierre Rooms van *Internautic* in Blankenberge) wil er een bedrijf voor verkoop, herstelling en toelevering aan de pleziervaart vestigen, dit in het vooruitzicht van de aanleg van de nieuwe jachthaven aan de Halve Maan. De toewijzing wordt betwist door Ostend Shipyard die prompt een hoger bod indiende. OSY (Freddy Maes, Paul Dhondt) wil de werf opnieuw opstarten als bouw- en herstellingsbedrijf voor vissersvaartuigen. ↩

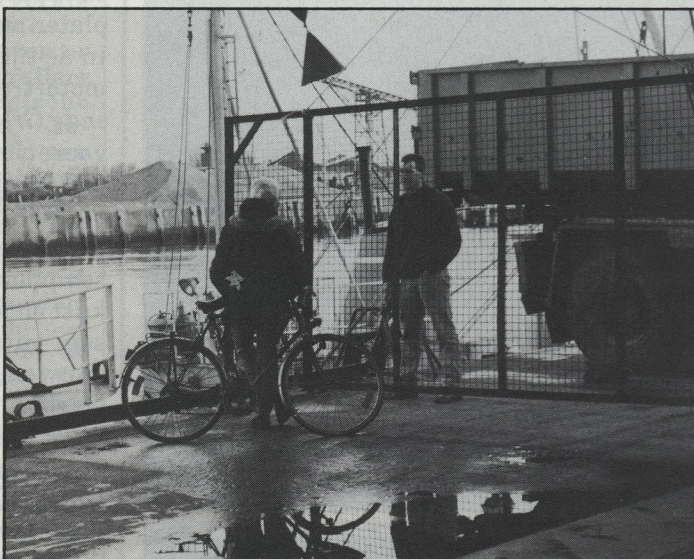


er attractief voor. Dat is ook steeds een van Brussel, de Beenhouwersstraat, met



↑ Omdat Marc Loy op zijn zoektocht naar vissersmonumenten niet wist wat hij in de Nieuwpoortse vismijn zag, gingen wij ook eens kijken. De verkoophal heeft er inderdaad een artistiek ornament bij. 'Ode aan de vissers' is een werkt van de Veurnse kunstenaar Pierre-Paul Keters (Pol Karée), geschonken door Etienne Desaever, hoofd van de dienst voor toerisme en cultuur.

De Jonge Economische Kamer van Oostende, in samenwerking met de Handelskamer, inventarizeerden de bedrijvenzones van Oostende. Daarbij wordt ruime aandacht besteed aan het havengebied. Commissievoorzitter Jean-Lou Peene overhandigde het eerste exemplaar van het werk aan burgemeester Goekint, tevens schepen van de haven. (Wij komen hier in een volgend nummer op terug) ↩

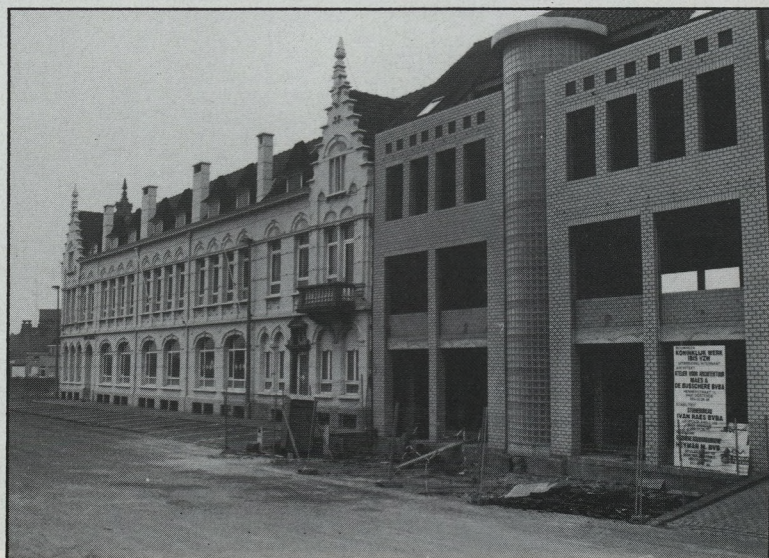


De kaaï in Nieuwpoort werd voorzien van twee draaihekkens. Het is de bedoeling dat de vismijn tijdens de werkuren hermetische afgesloten is, zo wil het de Europese Commissie. De voorbije dagen zorgden de stadsdiensten voor de plaatsing van de afsluiting. ↩

De nieuwe vleugel van het K.W. Ibis te Bredene staat onder daken de ruwbouw is nagenoeg voltooid. Het ziet er dus naar uit dat de uitbreiding tegen de aanvang van het nieuwe schooljaar rond zal zijn. ↩



↑ 1995 staat in het teken van de viering van '100 jaar haven Brugge-Zeebrugge', gebouwd naar de plannen van Baron de Maere d'Hertrijcke. Later meer over deze merkwaardige figuur.



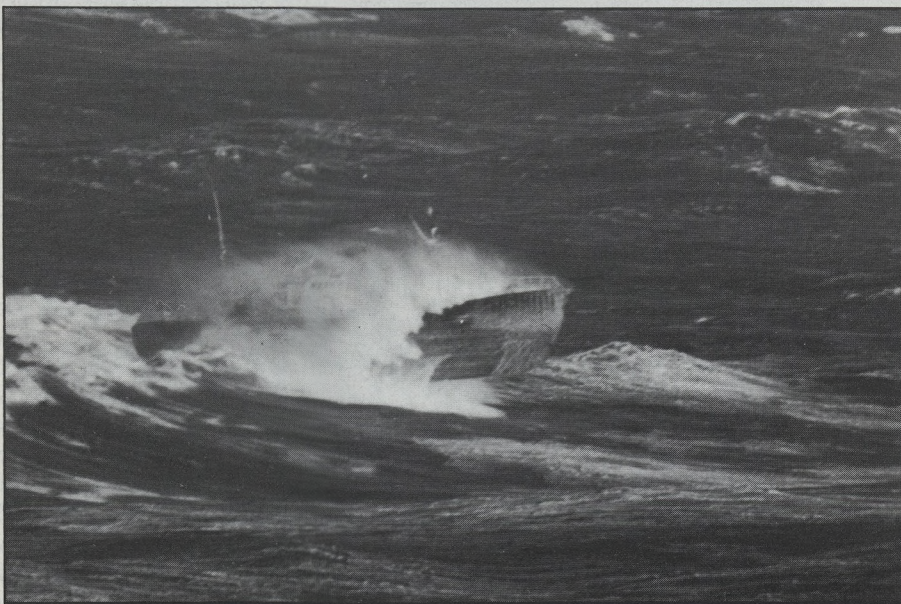
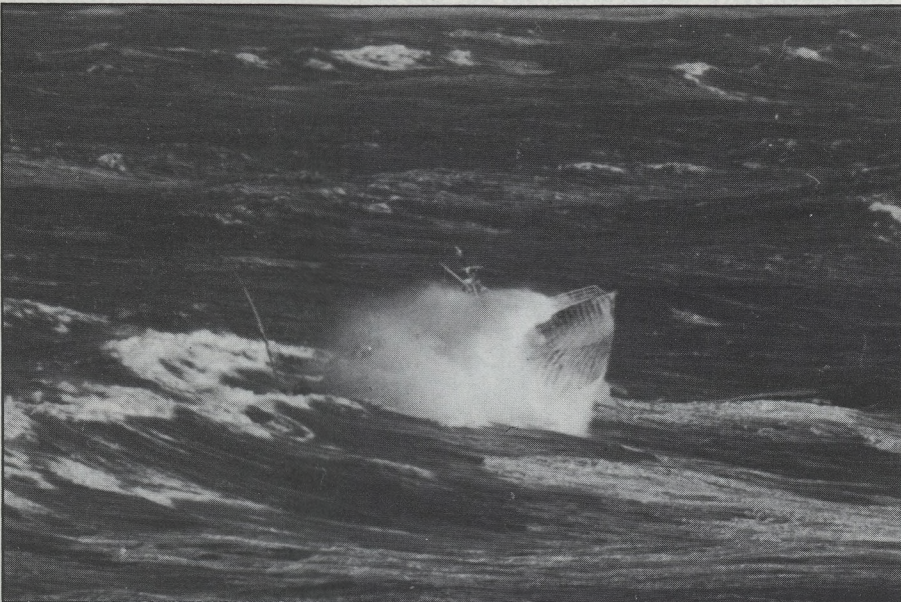
Pentland Firth, moeilijke doorgang voor vissers

Alles over 'Het Gat'

Laatste Vlaamse IJslander in (laatste?) aktie

IN SCHOTLAND KONDEN we beslag leggen op een reeks foto's van België's laatste IJslandvaarder, O 129 'Amandine', die in de *Pentland Firth* vecht tegen een opgezweepte zee. Een reden om de zeestraat van dichtbij te bekijken... ook al omdat de Vlaamse IJslandvaart nu echt wel op zijn laatste beentjes loopt.

Pentland Firth is een zeestraat tussen het noorden van Schotland en de Orkaden. Het is een relatief smalle doorgang van 23 km. lang en 12 km. breed; de plek waar de Atlantische Oceaan opbotst tegen de Noordzee. De *Pentland Firth* kan er vredig bijliggen. Ze kan echter ook ontaarden in een ware heksenketel. Met stroom en 'wind mee' kan men er in 30 minuten doorvaren. Met wind en tij tegen duurt het tot 4 uur vooraleer men de laatste kaap gerond heeft.



Zonder radar

De passage van de *Pentland Firth* (voor het localiseren van de plaatsen, zie het kaartje achteraan dit artikel) zal een schipper niet licht uit handen geven. Met de moderne apparatuur heeft men alvast een visueel overzicht. Men moet 'maar' het midden houden tussen de twee landmassa's en verder kennis te hebben van de gevaarlijke plaatsen en rotsen. Toch zijn er de jongste decennia een drietal vrachtschepen en verschillende treilers die, door tegenwind en -stroom, de bocht van *Duncansby Head* niet konden halen en reddeloos vastliepen op de 3 rotsplaten van de *Pentland Skerries*.

In de tijd dat er nog veel stoom- en motortreilers uit *Boulogne*, *Oostende* *Grimby* en *Hull* naar IJsland voeren was er echter nog géén elektronische apparatuur aan boord en vóór het midden van de vijftiger jaren was er zelfs geen radar. De schippers voeren meestal onder de kust en konden via zeekaarten, rotsen, vuurtorens en opvallende gebouwen hun positie bepalen. 's Nachts voeren ze zodoende van vuurtoren tot vuurtoren.

Het vuurtorentje van *Lybster* en de lichten van *Wick* wezen de schippers erop dat ze de zeestraat naderden. Na *Freswick Bay* tekende de ingang van de *Pentland Firth* (door onze vissers *Het Gat* genoemd) zich af door de krachtige vuurtoren van *Duncansby Head* en de vuurtoren van het eilandengroepje *Pentland Skerries*. Na de bocht omheen *Duncansby Head* moesten de schippers zich richten op de krachtige vuurtoren van het (vol onbewoonde huizen staande) eiland *Stroma*, zodat ze hun treilers tussen *Stroma* en het eiland *Swona* konden loodsen, om zich daarna te richten op de vuurtoren van *Dunnet Head* zodat ze vervolgens hun schip tussen *Dunnet Head* en *Tor Ness* konden laten varen. Ter hoogte van *Dunnet Head* zelf lieten ze de vuurtoren

O 129 Amandine

Hoe lang nog door het gat?

De teloorgang van de Vlaamse IJslandvisserij is het gevolg van een *uitdovend* akkoord (HVB 8, 1993 pag. 29-31) met IJsland, dat erop neer kwam dat een aantal Vlaamse vissersvaartuigen (19 eenheden) in IJslandse wateren mocht blijven vissen. Tegelijk werd bepaald dat deze niet mochten worden vervangen door nieuwe eenheden. Telkens een treiler ermee ophield, werd de lijst dus kleiner. Vandaag is er alleen nog maar de O 129 die op IJsland vaart.

Dat dit land de toepassing van het akkoord met argusogen volgt, hebben de vissers sindsdien meermaals ondervonden. Telkens de Belgen de overeenkomst in hun voordeel interpreteren, werden de bepalingen door IJsland aangepast. Toen al onze IJslanders (tussen 1979 en 1981) hun vis in Grimsby verkochten, verbood IJsland de Belgen hun vangst nog te verkopen in buitenlandse havens.

Tot voor enkele jaren waren er nog drie Vlaamse IJslandtreilers die afwisselend de Belgische markt bevoorraadden. Zodoende was er elke week een schip IJslandse vis present in de Oostendse vismijn, zodat de kopers regelmatig bevoorraad werden. Nu er evenwel maar één IJslander meer is, is ook het aanbod onregelmatig geworden, waardoor van koperszijde nog maar weinig interesse voor de IJslandse vangst bestaat. De prijs van de IJslandse vis ging mede hierdoor schrikwekkend achteruit.

Reder Versluys maakte gebruik van het Verdrag van Maastricht (vrij verkeer van goederen in de EU) om nieuwe markten voor de IJslandse vis aan te boren. Maar IJsland is waakzamer dan ooit. Dat het menens blijft, ondervond de *Amandine* nu weer. De IJslandse regering verbood het vaartuig gedurende enkele maanden toegang tot de visgronden omdat ze opgemerkt had dat de O 129 de vangst een aantal keren in Britse veilingen aan de man gebracht had.

Voor de O 129 *Amandine* waarvoor een slopingspremie aangevraagd (en toegestaan) werd, zou deze schorsing wel eens het einde kunnen betekenen. Bij het ter perse gaan, had reder Willy Versluys terzake nog geen beslissing getroffen. (fv)

achter zich, voeren richting noord langs het eiland *Hoy* en peilden de kapen *Tor Ness*, *Sneuk Head*, *Rora Head* en het landmerk de *Old Man of Hoy* (in zee staande granieten rots) om daarna de *open Atlantische Oceaan* op te varen richting *Fär Ö* met de IJslandse visgronden als uiteindelijke bestemming. Bij hevige west- of ooststormen durfden de schippers soms 'Het Gat' niet in en voeren dan ofwel door de *Orkaden* via *Stronsay* en *Westray Firth* ('Het Grote Gat') ofwel volledig omheen de eilandengroep. Dit bracht dan wel veel tijdverlies (eventueel het missen van de markt) met zich mee. Op de terugweg van IJsland naar de Noordzee naderde men het eiland *Mainland*. De *Old Man of Hoy* was het eerste landmerk dat de vissers

zagen. Vanuit *Stromness* werd om het half uur een sein uitgezonden dat kon worden opgevangen door de *direction-finder*. Daarmee kon de schipper een route uitstippelen om veilig de *Pentland Firth* in te varen en de hierboven beschreven route in omgekeerde richting afleggen.

Bij mist kan men met de radar voorzichtig verder varen. Toen er echter nog geen radars aan boord waren moesten de schepen *bijliggen* en wachten tot het opklaarde. En mist kan er meetellen! Wie het niet heeft gezien, gelooft het niet: mistbanken komen er angstaanjagend en dreigend over zee aangerold; hoge witte rookgolven die 2 à 3 uur over het vaartuig heen rollen en even plots verdwijnen als ze gekomen zijn.

Maar evengoed kunnen er hard-

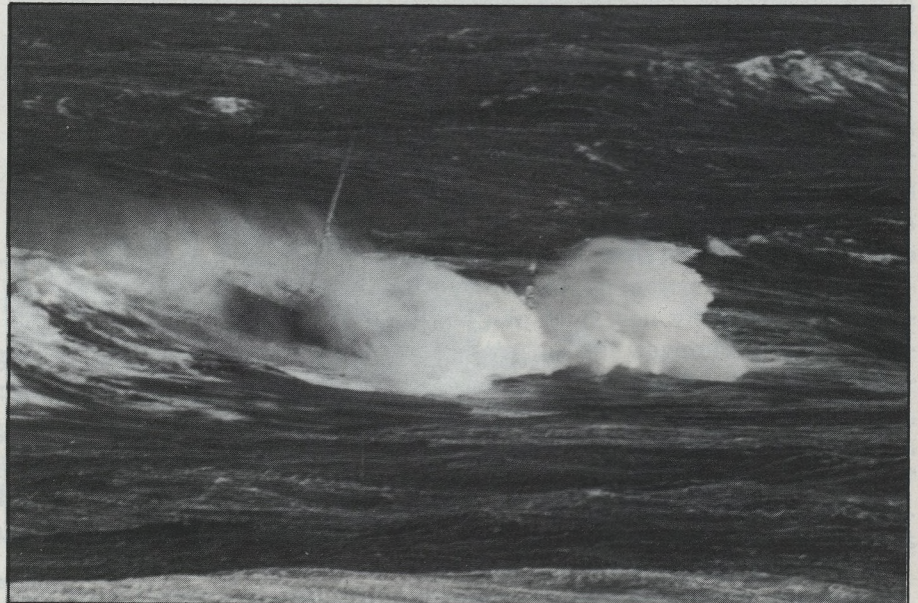




Foto boven: De hekreiler O 228 'Lans' gestrand op het eiland Hoy. Op zee een machtige treiler, maar een notedop in vergelijking met de hoge rotsen.

De vier foto's op voorgaande bladzijden tonen de Belgische IJslandtreiler O 129 'Amandine' die de golven doorklieft ter hoogte van Duncansby Head. (Foto's Ricky Banks).

nekkige mistbanken dagen lang blijven hangen.

Stormen

Bij stormweer botsen de Noord-atlantische krachten, zoals in de inleiding werd gesteld, tegen het Noordzeegeweld. Een kolkende zee is er het resultaat van. En zoals gezegd: schippers durven soms de zeestraat niet in. Een schuilhaven is er niet want *Stromness*, *Scrabster*, *Thurso* en *Wick* zijn te klein voor onze schepen. De eerste grote schuilhaven in de Noordzee is *Peterhead* en de eerste schuilhaven richting IJsland is *Torshavn* op de *Fär Ör*. Schippers die gehaast zijn (of die zichzelf overschatten of de storm onderschatten) en de zeestraat dan toch binnenvaren komen soms *rare toeren* tegen. Vooral het opgezwepte water rond *Stroma* is gevaarlijk. Het komt voor dat brugruiten ingeslagen worden. De stroming neemt soms bezit van het vaartuig. Daarom is het bij storm belangrijk *Stroma* niet te dicht te naderen: daar kunnen ontzaglijke draaikolken ontstaan die het schip naar beneden zuigen tot het water langs de brugruiten kartelt. De kracht van de motor laat het schip met een snok loskomen. Het wordt overgenomen door niets ontziende golven die het soms uit het water slaan. De schippers minderen vaart om de slagen zachter te laten aankomen, maar daardoor kan het voorvallen dat een schip niet over een golf geraakt en recht op achteruit in het water dreigt te zakken of zelfs languit achterover slaat. Traag varen kan ook meebrengen dat de treiler van een golf afglijdt, de volgende golf zijdelings te opvangt en

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:

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



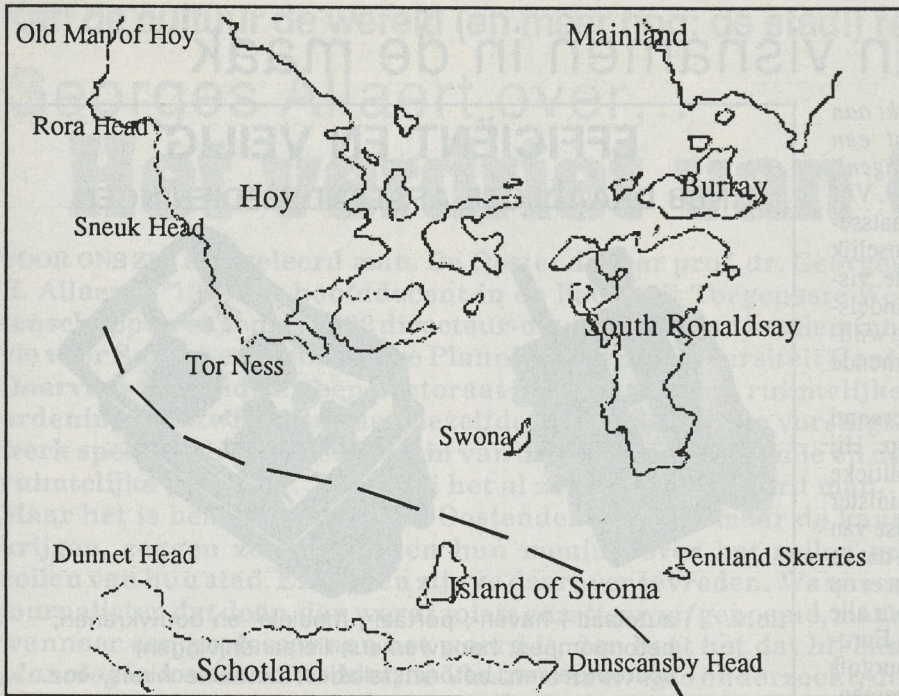
Afdeling Kust

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 - reddingsvloten: 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)



met zijn steven in de richting wijst vanwaar hij gekomen is. Traag varen kan dus niet. Meestal gaat men óver een golf en dóór een tweede, óver de derde en dóór de vierde, enz..., net zoals de fotoreeks van de

O 129 aantoont. Na het rondenvan *Duncansby Head* (het punt waar de hierbijgevoegde foto's van de O 129 werden genomen) moet men opletten om niet tussen hoge, uit zee oprijzende rot-

sen (*The Stacks*) te komen. *Pentland Firth* is een waar scheepskerkhof. Bijna elke rotsplaat heeft zijn eigen verhaal. De ramp waarbij ons vlaggeschip de O 288 'Lans' niet ver van de *Old Man of Hoy*, wegens een navigatiefout verloren ging werd vorige maand in dit blad aangehaald (HVB 12,1994 pag. 21).

Scrabster

Vandaag zijn er weinig Vlaamse schepen die *Pentland Firth* in moeten. We hebben nog één IJslander die erdoor moet. Voor zover we weten is er verder alleen nog maar de O 316 'Aegir' die de zeestraat neemt om zich te verplaatsen van de visgronden in de noordelijke Noordzee naar deze in de wijde omgeving van *Noup Head*. De O 316 wil daarbij al eens *Scrabster*, de enige vissershaven net buiten de *Pentland Firth*, binnenlopen om de vangst te verkopen of deze te laten transporteren via de weg.

Scrabster was vroeger een klein haventje waar een grotere treiler nauwelijks kon aanmeren. Nu is het zich aan het ontwikkelen tot een internationale vissershaven: nieuwe dokken, industrie op nieuw gewonnen land, een vismijn en aansluiting op het wegennet naar het Zuiden van Engeland. Dagelijkse vertrekken lorries met vis van Britse, Shetlandse, Spaanse, Franse, Duitse en Belgische schepen naar de vismijnen van *Aberdeen*, *Lochinver*, *Hull*, *Grimby* en het continent tot in *Spanje* toe.

We'd like to thank Mr. Ricky Banks of Wick, Scotland, for The photographs of the O 129 'Amandine'.

Daniël Pots

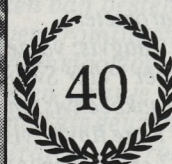
b.v.b.a. Vislossersbond G. Van Waes

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 / 5133 07
 Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 3213 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 / 3212 86.

Volgende maand in HVB:

De landzijde van Pentland Firth

Officiële lijst van visnamen in de maak

'De kamer van volksvertegenwoordigers werkt aan een nieuw voorstel dat moet leiden tot een eenvormigheid op het vlak van de visbenamingen', lezen we in een krantenknipsel van 12 juli 1989. Vijf jaar geleden was men er dus al mee bezig. Staatssecretaris De Keersmaecker achtte het toen wenselijk dat meer eenvormigheid werd bereikt in de visbenamingen. De bestrijding van oneerlijke handelspraktijken door misleidende benamingen en de wildgroei van benamingen voor de meest voorkomende vissoorten staat vandaag echter nog nergens.

De Oostendse volksvertegenwoordiger Fernand Ghesquière raket de kwestie opnieuw op. Hij stelde een parlementaire vraag (zie ook politieke rubriek elders in dit blad) en kreeg van minister Bourgeois als antwoord dat een officiële lijst van visbenamingen is opgesteld. Verwacht wordt dat ze volgend jaar wordt gepubliceerd. Toch bestaat er op Europees vlak een dik repertorium waarin voor alle vissoorten de aanbevolen namen in de negen Europese talen voorkomen. De lijst die minister Bourgeois voorbereidt kan eigenlijk niet anders dan in overeenstemming zijn met die Europese richtlijn. Met andere woorden: er bestaat een lijst, maar er mangelt iets aan de verspreiding ervan.

Het gebrek aan eenvormigheid geeft inderdaad aanleiding tot misbruiken ten nadele van de verbruikers. Het is ondoenbaar om het gebruik van de latijnse benamingen in te voeren, spijtig want dan zou er helemaal geen discussie meer bestaan. Een tong is dan een *Solea solea* en een Franse tong (wilde tong) een *Solea lascaris*.

Momenteel beschikt blijkbaar niemand over een volledige officiële lijst van nederlandsstalige visbenamingen. In Frankrijk is dat wel het geval. Zelfs voor de beschermde vissoorten verscheen in 1981 in een bijlage van het Belgisch Staatsblad een lijst die alleen latijnse benamingen vermeldt.

Misbruiken

In de vishandel en horeca heersen een aantal misbruiken, zij het dat dit wellicht op beperkte schaal gebeurt. Het verhaal van de *kleine zwarte heilbot* die als *tarbot* (vaak *Greenland turbot*) wordt verkocht is genoegzaam bekend. Goedkopere *zee-wolf* wordt soms opgediend in plaats van *zeeduivel*. Ordinaire *koolvis* wordt verkocht als *witte zalm* en gevilde *zandhaaitjes* liggen in de toonbank als (gerookte) *zeepaling*.

Ook Test Aankoop heeft het onderwerp al uitvoerig aangekaart (december 1988) en stelde toen ook bepaalde laakbare praktijken aan de kaak, waarbij van de verwarrende gebruik wordt gemaakt om goedkopere vissoorten tegen duurdere prijzen aan de man te brengen. Ondermeer het misleidende gebruik van de benaming *krab* voor vissticks en krabbepoten die enkel *visvezels* (surimi) bevatten. Verder dat *diepvriestonijn* vaak niets anders is dan vlees van de *neus- of reuzehaai*. Om maar te zwijgen van te *oude haring* die als *maatje* geafficheerd staat.

EFFICIËNT EN VEILIG NBB DRAADLOZE AFSTANDSBEDIENINGEN



t.b.v. : autolaad-, haven-, portaal-, mobiele- en bouwkransen; betonpompen; hoogwerkers; lieraandrijvingen; schrootpersen; betoninstallaties; bouwmachines, enz.

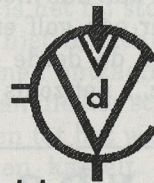
Verkrijgbaar in verschillende uitvoeringen, zwart/wit, getrapt of proportioneel. Ook maatoplossingen!

Volledige ombouw van uw machine(s) mogelijk, zowel hydraulisch als elektrisch.

nv Van de Vijver-Cammaert België
Hydrauliek & Pneumatiek

Kustlaan 150
8380 Zeebrugge
telefoon : 050-547338 telefax : 050-547345

Engineering, nieuwbouw, reparatie & revisie.



Het zal niet gemakkelijk zijn bepaalde diep ingewortelde gebruiken uit te roeien. Alles staat of valt natuurlijke met een deskundige controle. De inspecteurs van het ministerie van Economische Zaken

en Volksgezondheid staat dan ook nog heel wat studiewerk te wachten vooraleer ze zich kunnen ontpoppen als volwaardige visexperts. (gw)

RARE VISSSEN — RARE VISSSEN — RARE VISSSEN — RARE VISSSEN — RARE VIS
□ *Humuhumunukunukaupuaa*: een tropische vissoort uit de koraalriffen in de Indische Oceaan en Stille Zuidzee, de nationale vis van Hawaï.

□ *Passevis*: Britten beweren dat vette haring het liefdesleven stimuleert. Haring is immers rijk aan vitamine E en zink, twee ingrediënten die de vruchtbaarheid zouden bevorderen.

□ *Doktersvis*: Australische vissoort, die vaak geplaagd wordt door reuzebacteriën van een halve millimeter groot.

□ *Kogelvis*: laboratoriumvis, gebruikt bij genetisch onderzoek, die in Japan als lekkernij wordt beschouwd. De *Fugu rubripes* bevat echter een klier met tetrodoxine, misschien wel het sterkste gif dat bestaat.

□ *Aprilvis*: geintje

□ *Weervis*: vis gebruikt als weervoorspeller. Daarom werden modderkruipers (*Misgurnus fossilis*), ook barometervis, donderaal of weeraal genoemd, in een bokaal op de vensterbank geplaatst. De uiterst gevoelige zwemblaas van de vis werkt als barometer.

□ *Zaagvis*: volgens 'De Standaard' van 29 augustus 1991 eigenlijk geen vis. Volgens lezer Peter Swenden uit Rumst behoort hij tot de onderklasse van chondrichtyes of kraakbeenvissen.

Roze lipvis: vis die voorkomt in Scandinavische en Britse wateren. De roze lipvis is 12 cm lang en is volgens sommige deskundige bronnen onbekend voor onze kust. In het nederige boekje 'De zeevissen van België' van G. Rappé en E. Eneman komt het wél voor, weliswaar gecatalogeerd als zeer zeldzaam. Experts kunnen dus nog iets leren van eenvoudige kustjongens. (gw)

Kan de cultuur de wereld (en meer nog: de stad!) redden?

Georges Allaert over...

Het verdriet van Oostende

VOOR ONS ZIT een geleerd man. De Oostendenaar prof. dr. Georges R. Allaert, (°1948), is hoofddocent in de Faculteit Toegepaste Wetenschappen en sedert 1992 directeur-diensthooft van het Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Planning van de Universiteit Gent. Daarvoor behaalde hij een doctoraat in de stedenbouw, ruimtelijke ordening & ontwikkeling aan dezelfde universiteit. Zijn vorsingswerk speelt zich af in het domein van de regionale economie en de ruimtelijke planning. Zoals wij het al zegden: een geleerd man. Maar het is bekend: van zodra Oostendenaars ook maar de kans krijgen, zeggen ze ongezuurd hun mening over het reilen en zeilen van hun stad. En zelden zijn ze daarover tevreden. Wanneer journalisten dat doen, dan wordt zo iets *gazettepraat* genoemd, maar wanneer een professor aan het woord is, dan heet het dat hij aan *planologisch onderzoek* doet, de Vlaamse *kustregio* onderzoekt, de *stadsgewestelijke dynamieken* blootlegt en de *economische decisiekracht van de ondernemingen* en de *strategische positionering van het havengebied* onder ogen neemt. We zetten ons schrap en bereiden ons dus voor op een roddeluurkje op universitair niveau. Op ons spiekbriefje staan vragen als daar zijn: *Hoe erg is het gesteld met de verloedering van Oostende? Kan de visserij er nog iets te betekenen hebben in de 21ste eeuw?* En als het even meezit willen we het ook nog hebben over de ontaarding van de stad, de gemiste kansen, de verkeerde aanpak van het toerisme, de stadsvernieling... en nog over zo'n aantal dingen waarover Oostendenaars met veel genoegen plegen te spreken. Kortom: fin-de siècle-à-volonté. Op zijn Oostends. (Overigens: de laatste keer dat ik in een vraaggesprek met een professor verwickeld was, was in 1969. Maar deze keer stel ik de vragen.)

Georges Allaert: *'Oostende heeft vele kansen gemist. Ik wil er graag aan herinneren dat de haven vanaf zijn eerste aanleg in 1445 tot de 17de eeuw de belangrijkste havenplaats was aan de continentale Noordzeekust. Toen het Zwin, de Braakman en de Westerschelde in het midden van de 18de eeuw gesloten waren voor alle zeescheepvaartverkeer leek Oostende te kunnen uitgroeien tot de belangrijkste zeehaven van België. Het spijtig genoeg korte bestaan van de Oostendse Compagnie (1722 - 1732) getuigde van de mogelijkheden die de haven toen bezat. Ook Jozef II geloofde in de mogelijkheden en verleende zelfs het statuut van "Vrijhaven" aan de Oostendse haven. Ook Napoleon geloofde in de strategische positie van de haven en breidde die uit in de zin van "fortificatie" waarvan het Fort Napoleon nu nog de stille getuige is. Ondanks de externe steun van koningen, keizers en prinses was in de*

Oostendse regio zelf blijkbaar niemand bekwaam om het roer (politiek en economisch) in handen te nemen, met uitzondering dan van de Oostendse Compagnie!'

We horen de kritiek op het Oostendse Schepencollege al afkomen en daarom vragen we de professor om nog even in de geschiedenis terug te gaan.

Hoe is het allemaal gekomen?

Allaert: *'Oostende dankt zijn bestaan, groei en ontwikkeling aan zijn ligging aan de Noordzee. Oostende was eerst een vissersdorp tussen zeewier en schorre en de geschiedenis stond in het teken van bestendige strijd tegen de overstromingen. Gedurende de godsdienstoorlogen van de 16de eeuw tussen Oranje en Spanje speelde Oostende als geuzenstad een belangrijke strategische rol. Het werd een militaire vesting van betekenis.*

In de 17de eeuw versterkte Vauban de vestingen. Binnen dit stedelijk

carcan groeide Oostende uit tot een voor die tijd cosmopolitische stad waar veel vreemdelingen thuishoorden.

In 1781 telde men er 2.872 schepen, 6.703 inwoners en een vreemdelingenkolonie van 2.000 mensen, voornamelijk Engelsen. Het kleine stadje werd toen een cosmopolitische stad waar vele vreemdelingen zich thuisvoelden. De ligging aan zee in combinatie met de aanwezigheid van een havenstructuur gaf aan Oostende een uniek sociaal-cultureel cachet. Nu is het mijn overtuiging dat we Oostende uit het slop kunnen halen als we de haven weer in het centrum van de stadscultuur plaatsen!

Wij die dachten statistieken, tabellen en cijfers te moeten noteren (Survey & Ruimtelijke Planning, weet je wel), worden voorwaar geconfronteerd met een man die het over cultuur wil hebben.

Allaert: *'Ik weet het wel, meestal bekijkt men de haven vanuit het economisch oogpunt, als motor van handel & nijverheid. Men drukt dit dan uit in termen van werkgelegenheid, trafieken, toegevoegde waarde, investeringen en terugvloei naar de overheid van diverse belastingen.*

Soms benadert men ook de haven vanuit zijn positie en dynamiek inzake toerisme en recreatie. Men drukt dit dan uit in termen van aantal toeristen (passagiers) die per schip Oostende aandoen, aantal yachten en cruiseschepen.

Wel, we gaan dat nu even niet doen. We gaan het even over cultuur hebben: het geheel van waarden dat de mens meer welzijn en vooral meer ethiek bijbrengt. Een exponent hiervan vindt men in de "stadscultuur" die men kan omschrijven als de waardebeleving en de wijze waarop de mens de stedelijke ruimte gebruikt. De waardebeleving heeft te maken met de indrukken die de "citoyen" heeft van zijn stad. Eenvoudiger uitgedrukt en toegespitst op Oostende: hoe ervaart de Oostendse bewoner zijn gebouwde omgeving; en spreken de stille getuigen uit het verleden (vooral m.b.t. de haven) wel tot zijn verbeelding?'



Planoloog dr. prof. Georges Allaert (rechts), eerste voorzitter van de Oostendse Havengemeenschap vzw, was in 1991 een van de eerste laureaten die de *Kijker van kapitein Bestenbustel* in ontvangst mocht nemen. (Foto gw)

Een stad met een haven

Allaert: 'Waar zijn we gekomen?' Ik herinner de professor eraan dat hij juist een beeld geschetst heeft van het glorierijke Oostende uit de 17de en de 18de eeuw. En dat het daarna allemaal bergaf gegaan is. Allaert: *Niet zo vlug! Bij de opkomst van het elitaire toerisme vanaf de tweede helft van de 19de eeuw werd Oostende door de mondaine wereld als dè toeristische trekpleister beschouwd van de Noordzeekust. Dankzij de uitbouw van een internationale infrastructuur was Oostende bijzonder goed bereikbaar met de trein en het schip. Nauwelijks 3 jaar later dan de eerste spoorwielverbinding op het continent (Brussel-Mechelen) werd de spoorlijn Oostende-Brussel aangelegd. We noteren 1838 en ook de opening van de Oostende-Doverlijn per schip dateert uit die periode (1846). Samen met de stedenbouwkundige uitbouw van de stad door Leopold II, werd Oostende opgetild toteen briljante toeristische kuststad met hoofdstedelijke allures en met prachtige realisaties zoals het Maria Hendrikapark, Zeedijk, Koninklijke Gaanderijen, Royal Palace, Hypodroom, Casinokursaal en last but not least zijn haven, waarvan het beeld dat we vandaag zien aldus meer dan 80 jaar oud is. Dergelijke stedelijk-toeristisch milieu werd ook ge-*

moduleerd door grote "Oostendse" figuren, zoals Graaf de Smet de Nayer, Charles Janssens, Alphonse Pieters, A. Beernaert, Frère Orban, Van Iseghem. Oostende was toen een broedplaats voor sociaal-culturele en economische ontwikkeling. In dergelijke stedelijk-toeristisch milieu en stadscultuur gedijde o.m. James Ensor. De meest gerenomeerde badplaats van de wereld! Met de dood van Leopold II verloor Oostende voorgoed zijn glorie. Men teerde op het koninklijk geschenk en niemand was blijkbaar bij machte om het tijt te doen keren.

Dit is tot vandaag nog steeds het geval ondanks de recente pogingen om de Oostendse haven via een renovatieplan nieuw leven in te blazen.

Men kan zich trouwens de vraag stellen of dit 5 jaar oude renovatieplan niet reeds voorbijgestreefd is en of een aanpassing aan de gewijzigde maritieme werkelijkheid zich niet opdringt. Immers in de Deltaregio (van de Elbe in het noorden tot Calais/Boulogne in het zuiden) ligt de toekomst van de Oostendse haven in zijn voorhaven: toeristisch en op het vlak van de kustvaart.

Een verwaarlozing van een snelle, veilige toegankelijkheid van de voorhaven is evenwel een enorme hypotheek op zijn "natuurlijke" toekomst. Wie deze economische realiteit naast zich neerlegt, werkt de

Terug naar de bron

Allaert: 'Regionale economie moet gebaseerd zijn op de bronfuncties van de streek. Het loopt meestal mis wanneer steden elkaar "copieren" vanuit de gedachte dat in een concurrentiestrategie men ook dezelfde wapens moet hebben dan die stad die hoog scoort.

Oostende is Brugge niet en Brugge is Gent niet. Waarom dan in die drie steden éénzelfde haveninfrastructuur uitbouwen daar waar er een perfecte complementariteit mogelijk is. Begrijp wie kan... of de dorpspolitiek ten top ten!

Waarom kiest men niet resoluut voor dit gedeelte dat reeds lang typisch Oostends is, waar de jobs liggen, waar de hoogste toegevoegde waarde ligt en waarbij toerisme perfect past in symbiose met de andere economische activiteiten (visserij/Ro-Ro): de Oostendse Voorhaven met zijn annex "zee, strand, binnenstad". Dit vereist niet alleen een serieuze ombuiging van het renovatieplan maar ook een andere (meer professionele) beleidsstrategie inzake ruimtelijke ordening, verkeer, vervoer en stadsontwikkeling.'

ontaarding van Oostende in de hand.'

Economische ontaarding, onbenutte kansen. We zijn goed op dreef, zo blijkt: hier spreekt voorwaar een echte Oostendenaar. Maar zouden we het niet over cultuur hebben? Allaert: 'Het verdriet van Oostende ligt niet alleen in de verloren gegane grandeur en de vele kansen die men heeft laten liggen. Ook inzake stadscultuur is er sprake van een groeiende ontaarding.

Een stad is een organische eenheid die voortdurend evolueert. Daarbij is steeds een wisselwerking aanwezig tussen ruimtelijke vormen en menselijke gedragingen. De ruimtelijke vormen worden cultureel "veruitwendigd" door de inhoud die de mens er door de eeuwen heen aan geeft. Die menselijke gedragingen hebben te maken met een "genre de vie" zoals Charles Fourastie het in zijn bekende werk "Le grand espoir du vingtième siècle" noemt.

Er is dus een samenhang tussen een bepaald cultuurpatroon en de ruimtelijke vorm die een samenleving aanneemt. Dit cultuurpatroon wordt bovendien sterk beïnvloed door de tijdgebonden sociaal-economische verhoudingen en de politieke institutie die het op dat moment voor het

Als het in Oostende begint te druppelen dan regent het al lang in Zeebrugge

In juni 1988 schreef Thierry Vandercruysse in het blad van het Brugse Willemsfonds: 'In tegenstelling tot Antwerpen en Gent teert Brugge thans op het rijk cultureel verleden, los van de huidige havenfunctie als nieuwe cultuurbasis (...) Het ruimtelijk vervreemden van Brugge is niet enkele te wijten aan de afstand tussen de haven en de stad zelf, doch ook veeleer het gevolg van het feit dat Brugge het toerisme als haar eerste economische factor is gaan zien met een bril vanuit de romantiek. Dit romantisch idee is nog steeds de motor van vele festiviteiten en draagt bij tot het dwangidee dat Brugge één groot levend museum moet zijn waar alles wijkt voor de toerist (...) Een vernieuwd maritiem cultuurbeleid te Brugge is mogelijk mits (...) de inplanting van een maritiem cultuurcentrum binnen het havengebied'.

Ook te Oostende zou een 'maritiem cultuurcentrum binnen het havengebied' een stimulans zijn voor een maritieme cultuur in deze stad. Zo'n functie zou de 'uitleenpost vismijn' van de Oostendse openbare bibliotheek kunnen krijgen wanneer deze omgevormd wordt tot een 'archief voor de zeevisserij'. Het bestuursakkoord van het nieuwe Oostendse schepencollege biedt daarvoor de mogelijkheden. In het akkoord staat immers letterlijk: 'een archief van de visserij kan zonder veel bijkomende middelen opgesteld worden...'. Inderdaad. (fv)

zeggen heeft. De politieke machtsverhoudingen vertalen zich sociaal-economisch en hebben een weerslag

DE BANK DIE JE RUIJTE GEEFT.



op het ruimtegebruik zodat de stad een samenspel is van contrasten tussen bewonersgroepen. Hoe groter de contrasten, hoe groter de sociale conflicten, hoe sterker de crisis van de stad zal worden aanvoeld.

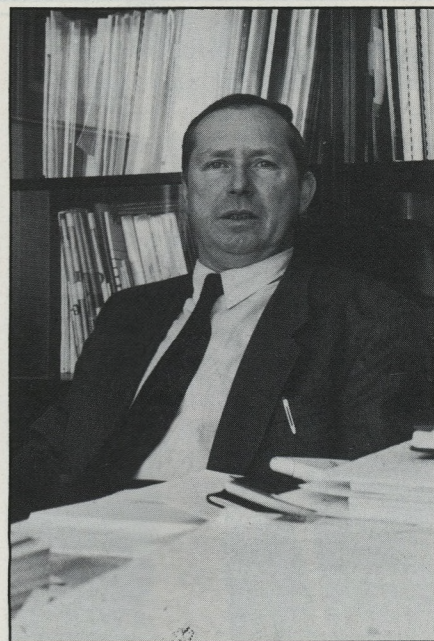
De sterke stedelijke dynamiek van Oostende manifesteerde zich vooral op het einde van de 19de / begin 20ste eeuw waarbij Oostende toen verdriedubbelde in bevolking (tot 45.000 inwoners) en in oppervlakte. De oorzaak daarvan moet men zoeken bij de creatieve agressieve stedenbouwkundige strategie van Leopold II waardoor de stad uitgroeide tot een bruisende stad met sterke contrasten tussen het elitair toerisme enerzijds en de eerder lokaal gebonden economische activiteit nl.: het visserijgebeuren anderzijds.

Deze contrasten manifesteerden zich ook ruimtelijk-architecturaal in de bekende "belle époquewoningen": hier was duidelijk sprake van een stedelijk-toeristische stadscultuur met een sterk ruimtelijk architecturale identiteit als gevolg van de aantrekking van gezinnen met kapitaal naar Oostende. Men spreekt in de gespecialiseerde literatuur van "gentrification". Deze speelde gunstig in op de stedelijke voorzieningen en inkomsten. Oostende werd dank zij de kapitaalkrachtige toeristen een rijke stad aan zee. Dit bleef zo tot aan de Tweede Wereldoorlog, ook omdat Oostende de zomerresidentiestad bleef van onze vorsten. Tot dan ging alles goed.'

De nieuwe Atlantic Wall

En waar ging het dan fout? Allaert: 'Toen Oostende na de Tweede Wereldoorlog, maar vooral vanaf de jaren '60, massaal aan het slopen ging in het perspectief van het nieuw toeristisch fenomeen van het massa-toerisme en "appartementstoerisme", werd de stad stedenbouwkundig-architecturaal gebanaliseerd tot het beeld dat we vandaag nog steeds zien in de binnenstad. Vorm en functies van de binnenstad staan in het teken van dit nieuwe(?) "opportuniteitstoerisme" of anders gesteld het massa-toerisme herdefinieerde en hermoduleerde de stad Oostende.'

De stedelijke waarden gingen samen met de sloop van de vele "belle époque"-woningen verloren. Er trad een identiteitsverlies op doordat de Oostendenaar zich nauwelijks kon identificeren met die nieuwe, banale leefruimte. Hij trok er dan ook uit, eerst naar de randen van de binnen-



Allaert: 'De vissers moeten hun stem laten horen omdat ze hun eigen opvatting hebben over hoe de stad er in de toekomst moet uitzien. (foto gw)

stad, en later naar de omliggende gemeenten, en de toerist nam zijn plaats in. Het waardenpatroon van de toerist verschilde evenwel grondig van deze van de autochtone Oostendenaar; ook omdat de toerist er maar periodisch kwam i.f.v. de zon, de zee en het strand. De architectuur was voor de toerist eerder van ondergeschikt belang. De enige herkenning voor hem zat in de slogan en marketing rond zee-zonstrand. De kwaliteit van de elite werd vervangen door de kwantiteit van de massa. Het unieke neo-barokke zee-front ter wereld werd vervangen door één anonieme appartementgevel. De Nieuwe Atlantic Wall was geboren. De ruimtelijke kwaliteit van de Oostende daalde tot een bedenkelijk niveau ook omdat de overheid maar liet betijen. Oostende was op de dool.'

Waar we staan

Vandaag eist de toerist meer toegevoegde waarde. Hier is er een plaats weggelegd om de stadscultuur inhoud te geven. Dit zal ook noodzakelijk zijn om de toerist te verankeren aan de Oostendse cultuur.

Er moet dan wel dringend werk gemaakt worden van de kwaliteitsverhoging (ruimtelijk-architectonisch en sociaal-economisch) van de binnenstad en zijn basisinfrastructuur: haven, zeedijk, straten en pleinen die alle elementen zijn van het unieke stedelijk erfgoed en stadsbeeld. Deze kwaliteitsverhoging moet



Allaert: Professionele aanpak houdt in dat men ook de vissers duidelijk laat inspreken, wat ook inhoudt dat men vertrekt van de idee van gelijkwaardige partners tussen beleid en de diverse doelgroepen (o.a. de vissers) op economisch en sociaal vlak. Dit is trouwens de enige valabele politiek van de 21ste eeuw. (foto gw)

evenwel volledig in het teken staan van de eigenheid van Oostende als stad aan zee en moet tegemoetkomen aan de wensen van de mens in de 21ste eeuw.'

Een nieuwe eeuw, een nieuw geluid

Allaert: 'De stad van de 21ste eeuw zal een communicatieve stad zijn, een netwerkstad, waarbij het onderhandelen en besturen veel meer vanuit de buurt en wijk zal gebeuren. Dit is de burgerfilosofie van de 21ste eeuw. Of anders gesteld: we evolueren enorm snel naar een maatschap-

pen) hun eigen opvatting hebben over hoe de stad er in de toekomst moet uitzien. Indien men in Oostende tot meer samenwerking komt tussen Bestuur, Bevolkingsgroepen, Bedrijfsleven in de zin van gemeenschappelijke ontwikkelingsprojecten, op grond van gelijkwaardigheid tussen de betrokken partners, dan zou dit ook als gevolg hebben dat het spanningsveld en het gat tussen de politiek en de bewoners zal verminderen. Daarbij zou men ook veel sneller naar een kwalitatieve stads cultuur kunnen groeien omdat het draagvlak dan ook veel breder is. Hiervoor is een actieve open, sociaal-geëngageerde stadspolitiek noodzakelijk gekoppeld aan een stedelijk management- en marketingstrategie.

Nu, op het einde van de 20ste eeuw ziet men het toerisme ook als een factor van aanmoediging inzake zorg voor de omgeving. Toerisme wordt ook meer en meer gezien als promotor van cultuur.

Deze vaststelling is belangrijk in het perspectief van een kwaliteitsverhoging van de stadscultuur. We moeten dan wel afstappen van de "industrialisatie van het massatoerisme". Het moet meer op gezinsmaat worden uitgebouwd met bijzondere aandacht voor de "havenstadscultuur". Het onbeschaamd (grootschalig) opdringen van het seks-, uitgaans-, oorlogs-, inkoop- en rampentoeerisme zijn allemaal zaken die de vernietiging van het toerisme inhouden. De mens keert het massatoerisme als "kuddegeestmentaliteit" de rug toe en gaat naar een grotere persoonlijke vrijheid als gevolg van zijn "individualisatiedrang". Oostende moet dan ook resoluut kiezen voor deze nieuwe optie.'

Visserij

Allaert: 'De vissers moeten in dit alles een rol spelen. Zij moeten hun stem laten horen omdat ze (zoals alle andere maatschappelijke groe-

pen) hun eigen opvatting hebben over hoe de stad er in de toekomst moet uitzien. Indien men in Oostende tot meer samenwerking komt tussen Bestuur, Bevolkingsgroepen, Bedrijfsleven in de zin van gemeenschappelijke ontwikkelingsprojecten, op grond van gelijkwaardigheid tussen de betrokken partners, dan zou dit ook als gevolg hebben dat het spanningsveld en het gat tussen de politiek en de bewoners zal verminderen. Daarbij zou men ook veel sneller naar een kwalitatieve stadscultuur kunnen groeien omdat het draagvlak dan ook veel breder is. Hiervoor is een actieve open, sociaal-geëngageerde stadspolitiek noodzakelijk gekoppeld aan een stedelijk management- en marketingstrategie.

Welnu, op het vlak van management is Oostende een sterk achtergebleven stad in vergelijking met soortgelijke havensteden in binnen- en buitenland, zoals bv.: Calais, Vlissingen, Brugge.

Er ontbreekt aan stedelijk management in Oostende, o.a. voor de havenontwikkeling en voor de visserij. Professionele aanpak houdt ook in dat men ook de vissers duidelijk laat inspreken, wat ook inhoudt dat men moet vertrekken van de idee van gelijkwaardige partners tussen beleid en de diverse doelgroepen (o.a. de vissers) op economisch en sociaal vlak. Dit is trouwens de enige valabele politiek van de 21ste eeuw. De weg die Oostende dient af te leggen is lang. Doet men dit niet, dan zal men verder spreken van: "de zoveel gemiste kans", "de geschiedenis herhaalt zich", "het verdriet van Oostende", "Das haben wir nicht gewusst", "Oostende mist weer de boot".'

Flor Vandekerckhove

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

Oostende Lines: einde van 'Onze Krant'

Met de pensionering van hoofdredacteur Roger Humbeek verdwijnt het lijfblad van de staatsferrymaatschappij *Oostende Lines* (RMT).

In de laatste editie (november '94) gaf directeur-generaal Depraetere die persmensen lik op stuk die het ongeval met 6 doden te Ramsgate ten onrechte toegeschreven hadden aan de 'Prins Filip'. Verder lazen we een bijdrage over de verhoging van de stabiliteit bij ferries. Het hoofdartikel verdedigde de stelling dat vuurtorens lang niet behoren tot de maritieme archeologie, waarbij getuige René Pots nostalgisch terugblijkt op zijn jaren aan boord van het lichtschip *Westhinder*.

Bij het verdwijnen van het bedrijfsblad wensen wij alle lezers die op hun maritieme honger blijven zitten van harte welkom bij HVB (dp)

Commandantenwissel bij RMT

Zes ferrycommandanten gaan op rust bij de RMT. Meteen wordt bijna een derde van de groep commandanten bij de Belgische staatsrederij vervangen. Twee hoofdcommandanten gaan op rust: Guy Holthof verdwijnt van de 'Prins Filip' en Roland Bédert verlaat de 'Reine Astrid'. De andere commandanten die de dienst verlaten zijn Jacques Lannoye, Emile Van Bellingen, Carlo Meyus en André Goddeeris.

Achille Lauro

Het Italiaanse passagiersschip 'Achille Lauro' is vrijdagmiddag 2 december gezonken. Op woensdagmorgen brak aan boord van deze voormalige Nederlandse eenheid brand uit. Het schip bevond zich toen voor de Kust van Somalië. Toen vaststond dat het vuur niet kon geblust worden, zijn de 1.000 opvarenden, waaronder 400 bemanningsleden, geëvacueerd naar de talrijke schepen die ter hulp waren gesneld. De volledig uitgebrande en zwaar slagzijmakende 'Achille Lauro' zonk op het ogenblik dat sleepers zich klaarmaakten het vaartuig op sleeptouw te nemen.

Het vaartuig kam vroeger al in het

nieuws toen Palestijnen het schip kaapten. Deze kaping sprak zodanig tot de verbeelding dat er ook een opera vangemaakt werd.

Scheepslift van Strépy in Wallonië klaar in 2013

Als het Waalse Gewest niet méér geld uittrekt voor de afwerking van de scheepslift van Strépy, komt dit achtste wereldwonder ten vroegste in het jaar 2013 in gebruik. En dan loopt de eindfactuur op tot meer dan 32 miljard frank.

Dat blijkt uit een studie die in opdracht van de Waalse Minister Jean-Pierre Grafé werd uitgevoerd. Nu is al 19,7 miljard geïnvesteerd in de scheepslift. Dat bedrag werd hoofdzakelijk door de federale regering vrijgemaakt. De bouw van de grootste scheepslift ter wereld gold aan het begin van de jaren '80 als compensatie voor een dosis miljarden voor de uitbouw van de haven van Zeebrugge. Toen vijf jaar geleden het Ministerie van Openbare Werken gefederaliseerd werd, moest het Waalse Gewest de hele klus plots met eigen middelen zien te klaren. Velen twijfelden op dat moment al heel sterk aan het nut van deze mega-investering. Alle in de loop der jaren verrichte kosten-batenanalyses gaven hetzelfde resultaat: de 102 meter hoge scheepslift zal nooit de enige vorm van rendabiliteit kunnen opleveren. De bouw van de scheepslift kadert in de modernisering van het Hene-gouwse Centrumkanaal. Dit kanaaltje, slechte 20 kilometer lang, verbindt het Scheldebekken met het Maasbekken.

Eurostar schittert nog niet echt

Het succes van de supersnelle treinverbinding Brussel/Londen is niet echt schitterend te noemen, maar de NMBS stelt dat de dienst nog op gang moet komen. Zonder absolute cijfers te willen bekend maken, zou er in de eerste twee weken een bezettingsgraad gehaald zijn van tussen de 10 en 50%. Op twee dagen — de eerste dag en een vrijdag — was de trein halfvol; op andere dagen schommelde het aantal reizigers tussen 50 en 250 op een totale capaciteit van 794 passagiers, waarvan 210 in eerste klasse. Merkwaardig genoeg scoorde eerste

klasse even goed als tweede, met op bepaalde dagen zelfs minder reizigers in tweede klasse dan in eerste. De NMBS zegt dat de bezettingsgraad 'aan de verwachtingen van een nieuwe dienst, waarvoor nauwelijks een publiciteitscampagne is gevoerd, beantwoordt'.

Diepere Westerschelde

Na een kwarteeuw onderhandelen zijn Nederland en Vlaanderen op 1 december tot een akkoord gekomen over de verdieping van de Westerschelde. Het nieuws zorgde voor euforie bij het Antwerpse havenbestuur. Het verdiepen van de Westerschelde kan in 1995 al beginnen en zal slechts vier jaar duren.

Eerst komt onderzoek naar de talrijke scheepswrakken op de bodem van de Scheldemonding. Onmiddellijk daarna zal overgegaan worden tot de berging. Meteen wordt ook begonnen met herstelwerken aan de oevers en gestart met de belangrijkste klus: de verruimings werken. Drie kwart van het effect van de geplande verdieping moet binnen het jaar voelbaar zijn. De hele operatie zal in vier jaar tijd zijn afgerond.

Containercolloquium

Op vrijdagmiddag 17 februari 1995 richt de Jonge Kamer Blankenberge & Oostkust een colloquium in over de containertrafiek in de 'Le Havre-Hamburg range', waarbij de problematiek hoofdzakelijk zal toegespitst worden op de containerbehandeling en -trafiek in de havens van Zeebrugge en Antwerpen. Het colloquium gaat door in het auditorium van de 'Floreal Club' te Blankenberge.

Het verloop bestaat uit twee luiken. In het eerste gedeelte zullen de panelleden een vraag- en antwoordgesprek voeren. Na de pauze zal het publiek de gelegenheid krijgen vragen te stellen aan het panel. Er wordt afgesloten met een receptie.

Oorzaken en gevolgen van de snellgroeiende containerartikelen, de trafiekverschuivingen, containerbehandeling en -boekingen, intermodaal containervervoer, de bestaande infrastructuur in de Vlaamse containerhavens zijn onderwerpen die de organisatoren aan bod willen laten komen.

De Jonge Kamer Blankenberge & Oostkust is niet aan haar maritiem prof-

stuk toe want haar vorige colloquia, 'FOB-voorwaarden te Zeebrugge' en 'Zeebrugge en omgeving in de toekomst' kenden ook al een enorm succes.

Oostendse 10.000 ton- sluis blijft vragen oproepen

Tijdens een vraaggesprek tussen havencoördinator *Jan Moerkerke* en de pers kwamen de geplande 10.000 ton-sluis en de nieuwe achterhaven ruim aan bod. Met betrekking tot de controverse omtrent de afmetingen en capaciteit van de sluis pleitte de havencoördinator voor een zo groot mogelijke sluis in functie van de hier toe beschikbare gronden. Een schaalverkleining van bijvoorbeeld 25% zou de bouwprijs ervan met slechts 5% reduceren, zo zei hij. De sluis moet toegang verlenen tot een nieuw uit te bouwen achterhaven aan de Brugse vaart.

Ruim 100 ha industriegronden wachten er dan op valorisatie. Het renovatieplan blijft evenwel vaag over de concrete realisatie ervan. Eerst moet de sluis er komen en na haar afwerking in het jaar 2005 zien we hoe de aanpalende achterhaven moet geconcipeerd worden, luidt het parool. Volgens sommigen is dit een hoogst inconsequente visie van de NV 'Havenbedrijf Oostende'.

Stippen we tenslotte nog aan dat de Roulartakrant 'De Zeewacht' in haar edities van 25 novembr, 2 en 9 december ll. een uitgebreide polemiek geplaatst heeft tussen Ir. Robert Simoen (voorzitter van de sluis) en hardnekkig tegenstander Dr. Allaert.

Estonia blijft op zeebodem

De Zweedse regering heeft beslist het wrak van de 'Estonia' op de bodem van de Oostzee te laten liggen en dus geen poging te ondernemen om het te lichten.

De veerboot zonk op 28 september 1994 op ongeveer 50 kilometer ten zuidwesten van Finland. Het schip was onderweg van de Estlandse hoofdstad Tallinn naar Stockholm. Van de ruim duizend passagiers overleefden er slechts 137 de ramp. Omplundering van het wrak te voorkomen stelde het Zweedse parlement voor de veerboot permanent te verzegelen.

DE STILLE KRACHT



D
E
R
H
E
E
D
E
R
I
J
F
S
Z
E
K
E
R
O
P
E
N
S
E
R
S
E
R
O
K
A
N
A

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



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLEN-DAM:

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

BRUNISSE:

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

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

De Laatste Vuurtorenwachter



Het Visserijblad en de vzw Liefkemores zijn niet van mij. Ik heb er niets mee te maken', herhaalde hoofdredacteur Flor Vandekerckhove, nadat Marc Loy hem om uitleg gevraagd had over het

mysterieuze buitenverblijf aan de Rue Longue te Castres (Fr.). Opmerkelijk zenuwachtig veegde hij het verhaal van tafel als een grotesk bedenkfel van collega-journalisten die enkel op zijn vel uit zijn.

Bij het begin van dit jaar had Loy een uitgebreid interview met HVB-man Vandekerckhove over de financiering van het maandblad. Op het einde had hij het over het persoonlijke vermogen van hoofdredacteurs. *'Vooral villa's in Zuid-Frankrijk zijn verdacht',* grinnikte hij, want op dat moment was er heel wat te doen rond de duistere oorsprong van het geld waarmee de Luikse PS'ers Guy Mathot en Guy Daerden hun mediterrane vakantiehuizen in het sjeike Saint-Raphael hadden gebouwd. *'U hebt toevallig toch geen villa in Zuid-Frankrijk, meneer de hoofdredacteur?'* Vandekerckhove grinnikte terug. *'Nee, nee, jongen wees gerust. Ik niet! Absoluut niet!'* zei hij vrolijk. Hij wist niet dat Willy Versluys aan Loy had verteld dat

Vandekerckhove wél een villa in Zuid-Frankrijk had.

Op 21 april 1994 schreef ene gw al dat Vandekerckhove ooit zaakvoerder geweest was van een firma die was opgericht door financiële figuren uit Oostende en dat de akte tot stand gekomen was met medewerking van eerder verdachte advocaat. Verder bevestigde een caféhouder dat vrienden van Vandekerckhove wel degelijk opgemerkt zijn in het Zuidfranse Castres waar zij stevast een (opmerkelijke korte) tijd in hogervermelde villa doorbrachten. Ook was opgevallen dat Vandekerckhove ooit van een buurman een oude badkuip gekregen had en dat hij deze (misschien wel door een postbode, maar in elk geval in het zwart) naar Frankrijk had laten vervoeren. Met andere woorden: veel tekenen wezen inderdaad op het bestaan van een villa.

Vandekerckhove bleef echter ontkennen. *'Een aantal vrienden van de boekhouder hebben de bewuste firma overgenomen en wij hebben daarmee niets meer te maken. Het is een praktijk die in commerciële middelen zeer gebruikelijk is,'* zo verklaarde hij.

Dat willen we best geloven. Maar waarom vertelt Vandekerckhove dan dingen die niet met de waarheid stroken? Uiteindelijk is het geen misdad om een villa in Zuid-Frankrijk te bezitten. Toch niet als je ze eerlijk verdiend hebt. Van Vandekerckhove is evenwel bekend dat hij nog nooit van zijn leven een poot heeft uitgestoken, zo denkt HVB-directieraadslid Crabeels te

weten. Daarom trok Crabeels naar Frankrijk om er een eigen enquête te houden.

'De betreffende streek', zo weet Crabeels te melden, *'hengelt tevergeefs naar de toerist',* en hij gaat verder, *'Vanaf Albi worden de huizen steeds maar goedkoper naarmate je dichterbij Castres komt. En het allergeodkoopste is het stuk waar zich de villa van Vandekerckhove zou bevinden. Ze geven daar nog geld toe als je iets koopt. Buiten de natuur is daar niets, maar dan ook niets. Alleen maar bossen en rotsen. En het regent er heel het jaar door'. Crabeels voegt eraan toe: 'Overigens, villa, villa? Een krot is dat, een schuur, een stal... En er zijn geen casino's in de buurt en geen filmfestivals... Voorwaar we waren daar rap weer weg'.*

Na zoveel bewijzen kon Vandekerckhove niets anders meer dan toegeven. De streek kwam te goed overeen met zijn karakter om nog te ontkennen.

Langs deze weg wil hij dan ook aan de lezers van HVB meedelen dat hij zijn buitenverblijf vanaf vandaag verhuurt aan maar een tiende van hetgeen de sympathieke koppelbaas Leo Delcroix voor zijn doening pleegt te vragen. In het zwart uiteraard! En op voorhand te betalen.



investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

NDALTP bestaat niet meer

Nieuw: de VLAM-produkten

HET ONMOGELIJKE LETTERWOORD NDALTP heeft afgedaan. De promotie in binnen- en buitenland van Belgische land-, tuinbouw- en zeevisserijproducten werd geregionaliseerd. De Vlaamse (dienst voor) Agro-Marketing (VLAM) van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap neemt de fakkel over.

Het 56-jarige bestaan van de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en tuinbouwproducten (NDALTP), opgericht in 1938 en in 1971 aangevuld met een "Propagandacomité voor meer visverbruik", is definitief afgesloten. De controletaken van de dienst zijn overgedragen aan het federale ministerie van Middenstand en Landbouw. Het promotiebeleid is voortaan een taak van de Gewesten. Sinds 1 december is de promotie van de Vlaamse landbouw, tuinbouw, veeteelt en visserij een Vlaamse aangelegenheid, ondergebracht bij de afdeling agro-marketing van de nieuwe Administratie voor Land- en Tuinbouw (ALT). Tijdens een perskonferentie op 16 december in Mechelen werd een en ander toegelicht en werd het jaarprogramma '95 voorgesteld.

33 miljoen

De Vlaamse Agro-Marketing-administratie telt momenteel 53 personeelsleden, ondergebracht in een administratieve, een marketing en een juridische dienst, en verder nog een studie-, een pers- en een achtvoudige promotiedienst, waaronder de vispromotie. De VLAM wordt geadviseerd door de Consultatieve Raad, de overkoepeling van de acht Permanente Werkgroepen (o.a. de PW 'Vis'), waarin eveneens vertegenwoordigers zetelen van de producenten, de producentenverenigingen en de handel.

De werkmiddelen van de VLAM komen voor 25% uit de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en voor 75% uit de gelden die door de acht promotiefondsen worden samengebracht. Het totale promotiebudget waarover het Vlaams Fonds in 1995 beschikt bedraagt 485 miljoen frank. De promotiedienst Zeevisserij, waarvan Luc Huysmans sectorverantwoordelijke is, beschikt over 33 miljoen frank of 6,8% van het totale promotiebudget.

Nieuw beleid

Ter bevordering van de goede herkenbaarheid van de Vlaamse producten in binnen- en buitenland werd een nieuwe naam gekozen en een nieuw logo moet het promotiebeleid visueel ondersteunen. Met VLAM

wordt de nadruk gelegd op de Vlaamse marketing. Vlaams fruit, Vlaamse groenten, Vlaams vlees en Vlaamse vis zijn voortaan VLAM-producten. De dubbele V in het logo (zie ook foto) staat dan ook voor Van Vlaanderen, waarmee eigenlijk uit Vlaanderen wordt bedoeld. Het overheersende groen wijst naar de landen tuinbouw, terwijl de golven in het blauwe been van een van de V's de zeeproducten suggereert.

Marketing is een belangrijke optie van het Vlaamse promotiefonds dat producten van eigen bodem in een sterk concurrentiële markt in de kijker wil plaatsen. Het nieuwe beleid bestaat erin om dank zij marketingtechnieken doelgerichte en efficiënte promotiecampagnes te voeren op basis van onze kwaliteitsproducten.

Vispromotie

'Vis rijk aan variatie' is de basisslogan voor de vispromotie-acties in 1995, die hoofdzakelijk op de binnenlandse markt gericht zijn. Om het visverbruik te diversifiëren wordt ook de campagne 'Vis van het jaar' voortgezet, naast andere initiatieven om de visconsumptie te stimuleren en het visimago te versterken.

Het succesrijke kookboek annex video 'Vis Natuurlijk' krijgt een vervolg. Van het eerste deel werden niet minder dan 70.000 exemplaren verkocht. Het is dan ook niet onmogelijk

dat er na een tweede deel (in voorbereiding), zelfs nog een derde deel op de markt komt.

De publikatie van het tweede deel mag in elk geval rekenen op steun van de Europese Unie in het kader van de sectorplan voor vis en aquacultuur 1994-95. Opnieuw zullen de vishandelaars en -venters actief worden betrokken bij de verspreiding van het boek.

Verder wordt allerhande promotiemateriaal ter beschikking gesteld van de vishandel (affiches, folder). De distributie van het promotiemateriaal zal gepaard gaan met een aantal evenementen en gesponsorde mediacampagnes.

Ook de deelneming aan de vakbeurs 'European Seafood Exposition' in Brussel (9-11 mei '95) staat opnieuw op het programma.

Samenstelling PW

Per decreet werden acht Permanente Werkgroepen (PW) opgericht en geïnstalleerd. Zij vervangen de vroegere Consultatieve afdelingen. Daarnaast kwam een Consultatieve Raad voor de Promotie (16 leden), samengesteld uit de voorzitters van de PW's en aangevuld met vertegenwoordigers van diverse organisaties en sectoren.

Als voorzitter van de PW 'Vis' zetelt Fred Wittevrongel (Rederscentrale) in de Consultatieve Raad.

De samenstelling van de PW 'Vis' ziet er als volgt uit: Jozef Deroose (Rederscentrale), Alfred Wittevrongel, voorzitter (id.), André Gryson (Beroepsvereniging der Visgroot-handelaars van België), Roger Gekiere (id.), G. Raes (Nationale Federatie van Viskleinhandelaars), R. Depoorter (id.), Louis Fryns (Nationaal Verbond van Visventers), Dries Vermeesch (id.), Mia Pieters-Op De Beeck (Groepering der Visnijverheden), Juul Ivens (id.), Reginald Algoet (Belgische Federatie van de Distributieondernemingen), x (id.) en Jean De Lescluze (administratie Land- en Tuinbouw).

Vis: promotiebudget '95

Het budget voor vispromotie is in de loop van de jaren flink toegenomen. Ook de besteding is gewijzigd. Vijf

tien jaar geleden moest een budget van 1,5 miljoen frank volstaan. Daarvan ging voordien de helft naar de visbakkersploegen uit Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, een bedrag dat in 1979 op 600.000 frank werd gebracht. De Vlaamse en Waalse verbruikersclubs mochten elk op 150.000 frank rekenen. De rest ging op in kosten voor de propagandist en publiciteitsmateriaal.

Voor vispromotie schuift VLAM voor 1995 een pot van 33 miljoen frank naar voor, verdeeld over: public relations en sponsoring (4 miljoen), distributiecampagne (22 miljoen), exportpromotie (*European Seafood Exposition* in Brussel 2 miljoen), initiatieven in functie van de marktsituatie (4,6 miljoen), inningskosten (0,526 miljoen). Totaal budget 1995: 33,126 miljoen.

Al bij al lijkt de visserij niet slecht bedeed. Men mag echter niet uit het oog verliezen dat de bedrijfssector een aanzienlijke bijdrage levert voor het promotiebudget. (gw)



Het Vlaams Fonds voor de Promotie van de Produkten van de Landbouw, Tuinbouw en Zeevisserij (VLAM) is gevestigd op het nieuwe adres Leuvenseplein 4, 1000 Brussel, tel. 02-217.67.70 (tot 10.01.95), nieuw nummer: 02-507.31.11 (vanaf 11.01.95). Op de foto: sectorverantwoordelijke voor visserijprodukten Luc Huysmans naast het nieuwe VLAM -logo. (Foto gw)

Het volgende nummer van HVB ligt in de krantenwinkel op vrijdag 3 februari 1995

Anglo Belgian Corporation wenst de visserij een voorspoedig 1995 toe



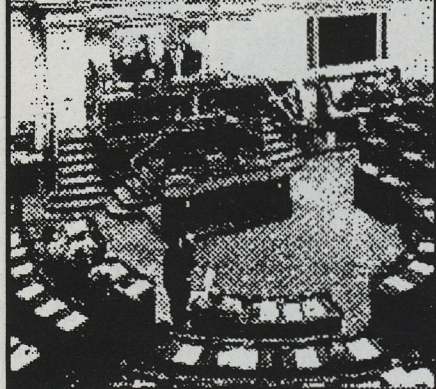
**Marine voortstuwingsmotoren
Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent**

Tel.: (09) 267 00 00

Telex: 11 298 abcgt b

Fax: (09) 267 00 67

Vragen & Antwoorden
de politieke rubriek van HVB



**Ongevallen op zee:
eigen schuld, zegt de
minister**

Senator Michiel Maertens is zich sinds enige tijd serieus op de werkongevallen in de zeevisserij gaan toeleggen. We moeten inderdaad blijven benadrukken dat het vissersberoep het gevaarlijkste beroep ter wereld is. Zo wordt er in de bouwnijverheid (een andere zeer gevaarlijke sector) een

sterftcijfer van 0,09% genoteerd, terwijl dat in de visserij 2,72% bedraagt.

Minister Di Ruppoo weet hoe dat komt. Het is de schuld van de vissers zelf. Want in het slot van zijn antwoord zegt hij het als volgt: *'dat het overgrote deel eroan [van de ongevallen in de zeevisserij, N.v.d.R] als oorzaak onvoorzichtigheid en zelfs roekeloosheid van de betrokkenen heeft, waarbij zij handelingen uitvoeren die volledig in strijd zijn met de meest elementaire eisen voor de veiligheid op zee'*. Voilà!

Ook andere delen van het ministeriële antwoord zijn merkwaardig. *'Voor wat de werkdruk betreft is deze veroorzaakt enerzijds door een gebrek aan voldoende gekwalificeerde personen en anderzijds aan het feit dat thans veel vaartuigen zogenaamde "dubbele reizen" doen. Daar waar vroeger praktisch alle schepen na een 13 tot 16 daagse zeereis terugkwamen in de thuishaven, markten ze nu in het buitenland, dicht bij de visgronden (Ierse Zee, Golf van Biskaje) en ondernemen van daaruit een tweede reis, die dan eindigt in de thuishaven. Aldus is de afwezigheid meestal één maand of meer. De betrokken vissers heb-*

ben daar geen bezwaar tegen daar zij dan twee tot drie dagen vrij zijn in een vreemde haven en minder tijd verliezen bij op- en neervaren naar die visgronden'. Wanneer wij zo'n antwoord lezen vragen wij ons dus af hoe die minister dat allemaal weet. Heeft hij terzake een onderzoek laten uitvoeren? Heeft hij zijn diensten een wetenschappelijk verantwoorde enquête laten uitvoeren bij de vissers om hun mening terzake te vernemen? Het ziet ernaar uit van wel, want de minister vervolgt: *'Anderzijds moet vastgesteld worden dat weinig Vlaamse vissers bereid zijn te varen in het "Nederlands systeem". Dit bestaat er in dat van de maandag tot de vrijdag gevaren wordt, en er elk weekend gerust wordt.'* En hoe dat komt: *'Deze houding wordt veroorzaakt door het feit dat de meeste vissers jonge mannen zijn (zeker niet allen gehuwd) en hun verdiensten gebaseerd zijn op een percentage van de besomming: als er niet gevaren wordt, zijn er ook geen inkomsten.'*

Of ook de mening gevraagd werd van de tientallen goed opgeleide (desgevallend wél getrouwde) vissers die omwille van het "Belgische systeem" de visserij verlaten hebben, vermeldt de minister niet. Evenmin of daar één van de oorzaken van het bemanningstekort zou kunnen te vinden zijn.

**Dehousse spreekt wèl
Nederlands**

Minister van Wetenschapsbeleid Jean-Maurice Dehousse die n.a.v. het 'Belgicasymposium' te Oostende ophef maakte door wel in het Engels en het Frans, maar niet in het Nederlands te spreken, blijkt onze taal dan toch



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

enigszins machtig te zijn. Dat bewees hij onlangs nog op een colloquium over het verzet in WO II. De minister zei letterlijk: *'Ik zou de taal willen spreken van alle slachtoffers in Europa, namelijk het Nederlands, omdat het de taal was van Anne Frank, maar ook het Servo-Kroatisch van maarschalk Tito, die een groot partizaan was, om te zeggen: n' oublions jamais! laten we dit nooit vergeten! let us never forget! et ne zaboravimo nikada. In het Belgische kamp van Breendonk, net als in alle andere Europese kampen, dacht men aan de vrijheid in alle talen van het bezette Europa. In Breendonk waren er zowel Vlaamse als Waalse gefolterden. Het is in naam van die Vlaamse gefolterden, wier taal ik beter zou willen spreken, dat ik u zeg: Laten we dit nooit vergeten!'*

Victor verlaat Oostendse gemeenteraad

Het Oostendse raadslid en visserijspecialist Ivan Victor werd te Oostende niet meer verkozen in de gemeenteraad. Op het einde van zijn termijn kwam hij nog één keer sterk uit de hoek met een serie officiële klachten tegen o.a. de Oostendse burgemeester Julien Goekint. Eén van de klachten betreft een ontbijt dat de burgemeester vlak voor de verkiezingen georganiseerd zou hebben in de Oostendse vismijn naar aanleiding van de renovatie van de gebouwen. De Oostendse burgemeester zou zodoende de wet op de beperking van de verkiezingsuitgaven omzeild hebben, aldus Victor.

Evenmin herkozen werd de reder Norbert Henaar. Toch zal hij volgend jaar weer in de gemeenteraad aanwezig zijn. Hij vervangt er schepen Emilienne Vercruysse-Haegbaert die er de brui aan heeft.

Kunnen Belgische reders hun vaartuigen onder Nederlandse vlag laten varen?

Het is bekend dat een relatief groot aantal vaartuigen van de Vlaamse vissersvloot opgekocht werden door Nederlandse rederijen. Minister van Verkeer Di Ruppó schat hun aantal op 15. Dit wil niet zeggen dat deze vaartuigen 'uitgevlagd' zijn, want dat zou betekenen dat Belgische reders

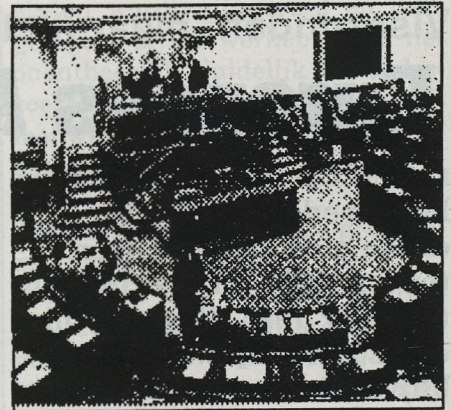
onder Nederlandse vlag varen (zoals Belgische koopvaardischepen onder Luxemburgse vlag varen). Di Ruppó ziet daarvan geen enkel praktijkvoorbeeld. Maar theoretisch is het wel degelijk mogelijk *'dat Vlaamse reders schepen onder Nederlandse vlag brengen indien zij dat wensen. Het bekomen van een Nederlandse vismachtiging of vergunning hangt echter af van de uitvoering van het M.O.P. (Meerjarig Oriëntatie Programma) binnen de Nederlandse visserijregeling'*.

Visinvoer - T2M-formulier

Vreemd hoe hardnekkig sommige kamerleden vasthouden aan vragen omtrent een welbepaald onderwerp. Senator Manu Desutter had al eens een vraag gesteld over het T2M-douanedocument dat in België verplicht moet ingevuld worden wanneer Belgen hun vangst in het buitenland verkopen en omgekeerd. Het antwoord van de minister (Zie HVB 11/1994 pag. 35) voldeed Desutter blijkbaar niet, en het document blijft op zijn zenuwen werken, want hij wil nu weten of de minister inmiddels nog verder aan het T2M-probleem gewerkt heeft. Natuurlijk werken we daaraan, zo zegt de minister nu ongeveer, maar de senator moet weten dat wij slechts beschikken over *'beweringen van een Belgisch bedrijf dat betrokken is bij het vervullen van de douaneformaliteiten bij invoer in België van visserijproducten'*. 'Beweringen van een bedrijf' dus. Eén zaak moeten we Desutter dan ook nageven: hij laat zijn vrienden niet in de steek.

Giffige oorlogsmunitie

Ook aan de aanwezigheid van oorlogsmunitie op de zeebodem schenkt senator Desutter sinds jaar en dag bijzonder veel aandacht. Van minister van Volksgezondheid Santkin wilde hij de resultaten kennen van een studie over de aanwezigheid van oorlogsmunitie in Noorse wateren. De studie is geruststellend. Ze *'toont aan dat geen enkel spoor van toxische componenten kan worden opgespoord in de waterstalen, genomen in de nabijheid van wrakken van schepen, die geladen waren met munitie (waaronder toxische munitie) en die op het eind van de tweede wereldoorlog opzettelijk tot zinken werden gebracht in de Noorse wateren'* en de studie besluit dan ook dat het maar



beter is al die brol te laten liggen. Een recuperatiepoging daarentegen zou wel eens kunnen gevaarlijk zijn.

Correct Nederlands en 'valse' vis

'Omdat 80% van de vis wordt ingevoerd, en omdat er geen wettelijke lijst voorhanden is, kan de importeur om het even welke naam op de verpakking laten drukken' zo merkt volksvertegenwoordiger Fernand Ghesquière op. *'Zo wordt bijvoorbeeld tarbot verkocht die geen tarbot is. De zogenaamde Atlantische tong zou camouflage zijn voor een witte vis. En de Groenlandse tarbot zou in feite een zwarte heilbot zijn'*. Minister Bourgeois geeft toe dat terzake i.s.m. ht ministerie van economische zaken reglementen moeten uitgewerkt worden.

José Happart vertegenwoordigt Vlaamse visserij

Tot groot ongenoegen van Rederscentrale-directeur Wittevrongel werd Euro-parlementslid José Happart (zo nu en dan ook burgemeester van Voeren) aangeduid om België te vertegenwoordigen in de zeevisserijcommissie van het Europees Parlement. In het *Informatieblad van de Rederscentrale* zegt hij hierover: *'Groot was onze ontzetting — de term verwondering lijkt ons te zwak — onder de 23 effectieve leden van die Visserijcommissie geen enkele belg te vinden. En de verbazing steeg ten top, toen we lazen dat de Belgische plaatsvervanger — want dat hebben we wel — de H. ... verschieft niet, José Happart is...!'*

Visgronden, maar niet van de Vlaamse vissers

Europees Aquacultuuronderzoek

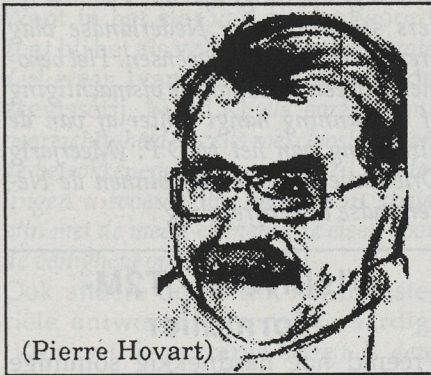
EIGENLIJK ZOU, volgens de hoofdredacteur, mijn bijdrage moeten gaan over feiten uit 1994 en vooruitzichten voor 1995. Ik ga dit niet doen. Ik wil op 'mijn domein' blijven: het onderzoek. Maar dan over een kapittel dat bij ons maar niet van de grond komt.

Aquacultuur

'Onderzoek en technologische ontwikkeling zijn onmisbaar voor een succesvolle ontwikkeling van de aquacultuur in Europa. Deze onderbouwing moet bijdragen tot het oplossen van de problemen van bedrijfstak zelf en ook van vraagstukken op het gebied van milieu en consumentenbescherming. Bovendien moeten in het kader van de totstandbrenging van de interne markt wetenschappelijke gegevens worden aangedragen voor de communautaire regelgeving. De middelen daartoe zijn nationaal zowel als op het niveau van de Gemeenschap beschikbaar, maar om de benutting ervan efficiënter te maken is een gecoördineerde aanpak noodzakelijk', aldus een vaststelling van de Commissie van de Europese Gemeenschap in een in juni 11. gepubliceerd verslag over het aquacultuuronderzoek in de Europese Unie (EU). Dit verslag, dat ik even wil belichten, vermeldt de basiselementen voor een bezinning over dit onderzoek.

De aquacultuur heeft in sommige Europese landen een lange traditie en de jonste twee decennia heeft de aquacultuur in de EU een snelle ontwikkeling doorgemaakt.

De productie bedraagt thans ca. 1 miljoen ton voor een waarde van ca. 1,5 miljoen ecu. Geen kleinigheid. En waarbij het dan gaat over een gamma van producten: zee- en zoetwatervis, schaal- en weekdieren, zeewieren en bepaalde andere organismen (b.v. eetbare zeeëgels). Fundamenteel kan echter worden gesteld dat ondanks de typisch ei-



(Pierre Hovart)

gen kenmerken van de verschillende culturen, de meeste een gemeenschappelijk patroon hebben. En dit patroon omvat het volgende: identificatie van de soorten die (economisch) interessante perspectieven bieden; efficiënte teelmethode, waarbij een fundamentele of basis-kennis over de levenscyclus van de betrokken soort (voortplantingsproces, ontwikkeling van de larven, groei, voeding) noodzakelijk is; een kwalitatief hoogstaande productie, waarbij grootte, smaak, vleeskwaliteit, uiterlijk aspect en hygiëne aan strenge normen moeten voldoen; de gezondheidsproblemen (ziekten, bestrijding, afweermechanismen, resistentie, genetische technieken) die met een intensifiëring van de teelt gepaard gaan; doelmatige bedrijfsvoering, waarbij de socio-economische dimensie, de investeringen, de productiekosten, de marktprijzen en de afzetmoelijkheden een rol spelen en tenslotte de wisselwerking tussen aquacultuur en milieu.

In werkelijkheid is de aquacultuur vaak 'al doende' tot stand gekomen, zonder de noodzakelijke wetenschappelijke onderbouwing. Het onderzoek op het gebied van de aquacultuur dient immers multidisciplinair te zijn en moet o.a. de volgende disciplines omvatten: fysiologie, pathologie, genetica, ecologie, economie, hydrodynamica, en machinebouw.

Uiteindelijk moet uit onderzoek van het patroon, met zijn problemen en vraagstukken een aquacultuur resulteren die concurrerbaar, ren-

dabel en milieuvriendelijk is.

Concurrenten

In verband met laatstgenoemd aspect kan worden aangestipt dat aquacultuur in de ontwikkelingsstrategieën voor plattelands- en kustgebieden geïntegreerd is en daarbij in concurrentie treedt met andere activiteiten zoals landbouw, visserij en toerisme. Soms sluiten deze verschillende activiteiten elkaar uit, in andere gevallen zijn zij complementair. Wezenlijke problemen zijn de concurrentie om geschikte plaatsen en de milieubelasting die de betrokken activiteiten veroorzaken.

Ook tussen aquacultuur en visserij bestaan diverse vormen van interactie, b.v. concurrentie wat betreft de afzet. Tot voor kort was dit probleem van marginale betekenis, wegens de geringe productie van de aquacultuur en de concentratie op soorten (*forel, karper, mosselen en oesters*) waarvoor geen intensieve commerciële visserij bestond. De groei van de zoutwatervisteelt heeft hierin evenwel verandering gebracht, zodat beide takken elkaar momenteel rechtstreeks kunnen beconcurreren op dezelfde markt (b.v. *zalm*).

Andere vormen van interactie hebben betrekking op het 'ranching' (extensieve visteelt) en herstel van populaties, waarbij de aquacultuur de traditionele visserij kan ondersteunen door gekweekte jonge dieren te leveren.

Ontwikkeling

Tegen deze achtergrond is het niet onbelangrijk enkele actuele tendensen in het aquacultuuronderzoek aan te stippen. Deze hebben betrekking op o.m. de diversificatie van de producten, teneinde de problemen van de overproductie te kunnen bestrijden, doch waarbij marktgerichte productiebeheersing niet mag worden vergeten; het zoeken naar alternatieve afzetmarkten voor zoetwatervis (b.v. kweek ten behoeve van de sportvissers); de verwerking

en valorisatie van de produkten; de milieueffecten, waarbij bedacht moet worden dat de wisselwerking tussen de aquacultuur en het milieu een zeer complexe aangelegenheid is met consequenties op uiteenlopende terreinen, waaronder het sociaal-economische; de studie van de ziekten en de genetica; de studie van de voeding met het oog op kwaliteitsverbetering van de gekweekte soorten, gelet op het feit dat de rendabiliteit van de kweek ongunstig beïnvloed wordt door de hoge productiekosten die zouden kunnen worden verlaagd door de voedermethoden en het voeder te verbeteren.

Deze onderzoekingsdomeinen vergen structuren en middelen. De lid-staten, de Commissie, internationale instanties en de particuliere sector zetten geld in, maar het lijkt noodzakelijk de rol van de verschillende instanties te bepalen om de beperkte mogelijkheden (inzake financiën, personeel en structuur) zo goed mogelijk te benutten. Gezien de technische en economi-

sche beperkingen van het door de particuliere sector uitgevoerd onderzoek, is overheidsondersteuning voor bepaalde activiteiten zeker verantwoord. Dit geldt vooral voor projecten met een hoog risico en voor projecten die voor het bedrijfsleven te duur zijn, omdat ze kostbare installaties of lange termijn-doelstellingen hebben.

Langs de andere kant moet ook communautaire steun worden verleend voor projecten die bedoeld zijn om transnationale problemen op te lossen (zoals b.v. de studie van de ziekteproblemen, genetica, milieu-problemen, het socio-economisch onderzoek).

Als het aquacultuuronderzoek in de Gemeenschap wordt gesitueerd, blijft de ontoereikende coördinatie van het onderzoek een uiterst belangrijk probleem. Een betere coördinatie bij de Commissie is van essentieel belang om de beschikbare middelen beter te benutten.

In dit licht is het dringend noodzakelijk een inventaris op te maken van het onderzoek dat in de lid-

staten wordt uitgevoerd en deze geregeld bij te werken en is het onontbeerlijk duidelijk de onderzoeksthema's, de prioriteiten en samenwerkingsprogramma's vast te leggen.

Tot daar samengevat, de grote lijnen van het verslag.

We willen deze bijdrage evenwel besluiten met één van de conclusies van het rapport, nl. *'Het aquacultuuronderzoek moet een rationele grondslag aanreiken voor een duurzame productie die het natuurlijk milieu niet in gevaar brengt; het moet ertoe bijdragen de aquacultuursector concurrerender te maken, maar tevens rekening houden met alle aspecten die van belang zijn voor het milieu en de consumenten'*.

Na al die 'geleerdheid' over een wel typisch domein, mag ik mijn artikel niet afsluiten zonder een wens: aan allen uit het bedrijf, het beste voor 1995!

Pierre Hovart

Directeur Rijksstation voor Zeevisserij

Hèt taxibedrijf voor de vissers wenst alle vissers een gelukkig nieuwjaar



hèt taxibedrijf voor de visserij

**OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

HVB-catalogoog van de artikels 1994

Onderstaande lijst bevat de titels van alle artikelen die in 1994 in HVB verschenen zijn. Deze catalogoog is het vervolg op een soortgelijke die we verleden jaar (HVB 1/1994 pag. 56 - 58) afgedrukt hebben en die de artikels van het jaar 1993 bevat. Het systeem is in grote trekken ongewijzigd gebleven.

Om het opzoeken te vergemakkelijken werden dus weer een aantal rubrieknamen gekozen en alfabetisch gerangschikt. Wie bijvoorbeeld wil weten wat HVB zo allemaal over de 'milieuproblematiek' geschreven heeft, zoekt 'Milieu' op; wie wil weten of we iets over de O 129 geschreven hebben, kijkt het beste onder de rubriek 'Vloot'...

Onder al deze rubrieknamen werden dus de titels verzameld van de artikels uit HVB jaargang 1994. Deze titels worden gevolgd door twee nummers. Het eerste nummer is een Romeins cijfer en slaat op de editie van HVB. Omdat HVB in 1994 weer twaalf keer verschenen is, gaan die cijfers van I t.e.m. XII. Het tweede teken is een Arabisch teken en dat verwijst naar de bladzijde in HVB.

Aktiviteiten

Kalender voor vissers	II	11
Kalender voor vissers	III	25
Kalender voor vissers	IV	37
Dag van de aarde	IV	39
Kalender voor vissers	V	44
Weekend Landb. & visserij Nieuwp.	V	47
Kalender voor vissers	VI	38
Kalender voor vissers	VII	21
Kalender voor vissers	VIII	10
Kalender voor vissers	IX	41
Kalender voor vissers	X	31
Kalender voor vissers	XI	16
Geen Week Blankenbergse visserij	XI	19
Agenda 1995	XII	25

Bedrijfsnieuws / Rederijen

Daniel's Visbedrijf in EFC	I	20
Visserij: 6,5% meer voor brandstof	I	24
Rederij Kingfisher failliet	I	24
Promac: bronzen waterpompen	I	24
Belgacom promoot Autolink-telefoon 1	...	32
Rederij Orca (Z 37/Z 38): boeken naar	II	14
Rederij met Belgisch en Nederlands vissersvaartuig in de maak	V	20
Wonderbare visvangst van de O 154	V	25
Failliet	V	47
Colette Byloo nieuwe reder O 427	VI	7
Nieuwe visvergunningen 1 juli	VI	7
Failliet & Nieuw	VI	38
Failliet	VII	15
Albert Fisher neemt Deense visverwerker over	VII	18
Failliet & Nieuw	VII	21
Pieters vrij van onregelmatige invoer	VII	32
Vlaamse vissers op proefreis	VIII	14
Failliet	IX	40
Valcke en Indimec één directeur	X	31
Failliet & Nieuw	X	31
Failliet & Nieuw	XI	19
Failliet & Nieuw	XII	30

Beeldende kunsten

Beeldhouwers aan Zee	I	38
Oostendse vuurtoren toch beschilderd?	II	42
Ignace Van Isacker	VII	9
Ceuppens, een volkse kunstenaar	VIII	39
Leon Spilliaert & Xavier Tricot	XI	39

Boeken

(zie Literatuur)

Brieven

Oud-schipper Van Craeynest	I	5
Van den Brande: De kuststrook Nieuwpoort Bredene gebied waar extra financiële ondersteuning kan gegeven worden	I	9
Bourgeois: Drie belangrijke feiten	I	11

OVA-voorzitter Willy Versluys	I	11
ZV-directeur Pollet	I	13
BTB-secretaris Victor	I	13
Willy Van Waes	I	13
Mommerency	I	15
ZVP-voorzitter Geldhof	I	15
Het plan Deman (2 jaar later)	I	48
Pieters	II	43
Z 447	II	43
Latijn	II	43
Zeegenootschap	III	41
Zonde	III	41
Patrimonium: hoezo, er gebeurt niets?	IV	30
Scheiding vissers - bevolking	IV	32
Dokters (G. Deman)	V	37
Reddingsoefeningen (L. Compemolle)	V	37
Recht van antwoord C. Casier	VII	11
Delporte, Sabbe, Deman, Vanneste, François	IX	16
Chemie antwoordt Greenpeace	X	13
O 217 'André-Marcel'	X	31
Michel S Craine	X	31
Afgedraaide olie	XI	19

Columns

De Laatste Vuurtorenwachter (verder DLV)	I	55
DLV	II	38
Van schepen, van mensen en van de zee (verder van schepen...)	II	44
Dertig jaar na datum wil Rousselle opnieuw het Kanaal overzwemmen	III	19
De vogelrubriek van Mong de vogelaar (I)	III	35
Van schepen...	III	38
DLV	III	44
Aan een overleden vriend visser	IV	16
Zeevogelrubriek (II)	IV	36
DLV	IV	40
Van schepen...	IV	42
Fotorubriek	IV	49
fotorubriek 1946: stranding O 191	V	19
Vogelrubriek III	V	33
Van schepen...	V	38
DLV	V	43
Fotorubriek O 328 Ramskapelle vaart nog steeds	VI	15
Vogelrubriek (IV)	VI	27
Van schepen...	VI	28
DLV	VI	36
Feuilleton: Ten Huize van een havenkapitein in het Oostende van de negentiende eeuw (I) (verder Feuilleton)	VII	33
Fotorubriek: schovers op zolder?	VII	35
DLV	VII	38
Fotorubriek Obotritia te De Haan	VIII	22
DLV	VIII	33
Feuilleton (II)	VIII	34
Feuilleton: (III)	IX	32
Van schepen...	IX	36

DLV	IX	39
DLV	X	32
Het citaat	X	39
Feuilleton (IV)	X	42
Feuilleton (V)	XI	23
DLV	XI	32
Van schepen...	XI	44
Het citaat	XII	29
Van schepen	XII	34
DLV	XII	37
Feuilleton (VI)	XII	38

Culinair

Belg eet steeds meer vis	V	7
De visconsumptie in België	V	7
Test Aankoop: beste vis aan de kust	V	10
Rode poon, vis van het jaar	V	12
Pierre Naassens: 'Vis is gezond'	X	43

Cultuur

Eerste Nederlandse geluidsfilm was vissersdrama	II	42
-------------------------------------------------	----	----

Editorialen/standpunten

Vondel	I	3
Agusta	II	3
Interview	III	3
Een slogan	IV	3
Boeken	V	3
Drugs!	VI	3
Gaat het slecht, ja?!	VII	3
Sector of gemeenschap	VIII	3
Jef Deroose: Familiale visserij is gedoemd te verdwijnen	VIII	12
Nieuwe koers	IX	3
Aan voorzitter van de Rederscentrale	IX	14
Gemeenteraadsverkiezingen	X	3
Verder kijken dan je schip lang is	XI	3
Open brief aan het Oostendse schepencollege	XI	36
Visserijpolitiek	XII	3

EU-visserijpolitiek

(Zie ook rubriek Quota)		
Franse vissers 1,8 miljard frank steun	III	21
Europese Unie: minimumprijzen	III	22
Krijgen Spanje en Portugal ongeremd toegang tot de gemeenschapswaters van de EU?	IV	44
Spaans-Noorse confrontatie in Europese 'viswinkel'	IV	47
Minimumprijzen ingevoerde vis	IV	47
Noorwegen niet zomaar eenlidstaat	V	36
Noorse vissers wijzen toetreding tot Europese Unie af	VI	47
Naar één Europese visserijvloot	VII	7
Europese visserijraad	VII	39
Crisis visserij oplossen door wegwerken overcapaciteit	VIII	20
27 vissersvaartuigen door satellieten gevolgd	VIII	20
Standaardvaartuigdagen	X	16
EU-gezondheidscontroles HACCP	XI	17

Ecologie & Milieu

John Van Gompel: Natuurbewustzijn groeit	V	15
Milieu- en natuurraad Vlaanderen (Mina) en Agenda 21 i.v.m. zee en kust	V	24
Oorlogsmunitie voor de kust Heist kan ramp veroorzaken, Gifgasdepot op de Paardemarkt	VI	22
Reder Bart Schiltz protesteert op algemene vergadering chemiegroep Solvay	VII	18
Betalen voor gebruik van Noordzee	VIII	11
Knokke-Heist verder in zee?	VIII	11
Greenpeace haalt Vlaamse vissers over de streep	IX	5
10 jaar Belgica / Koning naar Oostende	IX	28
Chemie antwoordt Greenpeace	X	13
Vissers als nuttige idioten in propagandaslag?		

..... X ... 12
Vincke. Schadelijke stoffen Noordzeevis niet verontrustend XI ... 8
Michiel Maertens: 'Visserij niet oorzaak verminderen visbestand' XII ... 5
Chlorofielen: niets aan de hand XII ... 7
Vangstvoorspellingen voor 1995 XII ... 16

Economie (algemeen)

(Zie ook rubrieken: Bedrijfsnieuws & Rederijen alsook Nijverheid [vis-verwerkende])

Panelgesprekken Toekomst voor de visserij? IV ... 5

IJslandse economie/visserijcrisis VI ... 47

Belgische visserij, aanv. & bes. VIII ... 26

Crisis visserij: overcapaciteit VIII ... 20

De crisis in de Europese visserij X ... 24

Symposium/Willy Versluys: Nieuwe langetermijnvisie XII ... 31

Ferrydiensten

(Zie rubriek Scheepvaart)

Film

(Zie rubriek Cultuur)

Folklore

Sint Elmsvuur III ... 34
Museum Sincfala V ... 18
Open brief aan DLV VI ... 39
Atlantis, het verzonken continent IX ... 24

Geschiedenis

Geschiedenis van de lijn Oostende - Dover (III) Opmars van de car-ferries II ... 40

Geschiedenis Oostende - Dover (slot) Groter of vlugger... III ... 45

Horatio Nelson III ... 47

Geschiedenis Oost. - Dover (epiloog) IV ... 22

Oorlog vanuit klippen Dover VI ... 31

Vlaamse visserij rond eeuwwisseling VI ... 33

De vier Oostendse vuurtorens VII ... 8

James Cook VII ... 42

De Lusitania XII ... 39

Internationaal

Pierre Hovart: 'Inmiddels in de rest van de wereld...' I ... 17

(Diverse internationale berichtjes, verder: Diverse) I ... 59

Diverse II ... 46

Fransse vissers: 1,8 miljard frank steun III ... 21

Diverse III ... 50

Diverse IV ... 50

Kabeljauwoorlog om Rockall V ... 50

Diverse V ... 51

De Top-50 van de visserijnaties VI ... 45

Veelgevraagde Britse hektrawlers VI ... 46

IJslandse visserijcrisis VI ... 47

Diverse VII ... 43

Diverse VIII ... 46

Diverse IX ... 42

Deense vissers voor Brugse rechter... X ... 23

Diverse X ... 50

Ex - O 278 Longliner verlaat Europa X ... 51

Treiler via Oostende naar Zuid-Afrika XI ... 11

Zware boete voor Deense haringvissers XI ... 19

De Portugese visserij XI ... 30

Britse tonijnvisserij: bedreigd XI ... 45

Diverse XI ... 47

Diverse XII ... 46

Interviews

Nieuwjaarswensen van de laatstejaars van de Vlaamse visserijscholen I ... 6

Maurice Zanders, alias Pies I ... 21

Juul Devocht: 'Fusie is niet evident...' II ... 32

Oud-visser Florimond Waeghe en Pierre De Brauw: III ... 31

John Gheeraert IV ... 19
John Van Gompel V ... 15
Leon Jonckheere VI ... 16
Verleene en Ulin VII ... 4
René Verbouw VIII ... 5
Greenpeace-activist Besieux IX ... 7
Steve Verlinde en Raymond Bossy IX ... 9
Omer Grawet IX ... 15
Rudi Barbaix X ... 5
Manfred Van Elslande X ... 7
Robert Goutsmit X ... 8
Jacky Vermote XI ... 6
Luc Casaer XI ... 20
Benny Viaene XII ... 11
Hubrecht Deman: XII ... 19

Liederen

(zie Muziek/Liederen)

Literatuur & boeken

Het boek van Serie I ... 51

Nachten op zee II ... 42

De Oostendse kapers III ... 12

Boek over APS-staking in de maak .. III .. 15"

John Gheeraert: wegvallen maalboottrafik voor Oostende culturele verarming .. III ... 28

Het nieuwe boek van Leon Inghelbrecht/ Mens en visserijbedrijf in Kongo IV ... 17

John Gheeraert over Mailboten, mossels, meisjes en mannen van het woord IV ... 19

150 jaar zeevisserijbeheer 1830 - 1980/ Pierre Hovart IV ... 23

De staking op APS en het boek erover IV ... 25

Oost. kapers (uitnodiging voorstelling) V ... 8

Over geschiedenis Nieuwpoort V ... 47

Presentatie 'De Oostendse Kapers' verloopt prettig gestoord VI ... 38

De vissers zijn de negers van de stad IX ... 25

Als ik nog een leven te goed heb, dan zou ik visser willen zijn'./ Hedendaagse literatuur over de visserij" IX ... 33

Het laatste bolwerk van de jager X ... 47

Stemmen van de oude zee X ... 48

Gedichten van Peter Ampe en Frank Decerf / Zijn dichters reizigers? XI ... 40

365 dagen na Karel Jonckheere XII ... 45

Maritiem patrimonium

Laatste lichtschip II ... 5

Beschermcomité IJslandtreiler III ... 8

Zeegenootschap (brief) III ... 41

Zonde (brief) III ... 41

Hoezo, hier gebeurt niets? (brief) IV ... 30

Westhinder naar Zeebrugs park? IV ... 23

Stenschuit van Boom VI ... 41

Minister: varende monumenten beschermen X ... 23

Conservator Wim Johnson X ... 34

Knots in scheepvaartmuseum X ... 37

Bij een foto van de Afivos X ... 45

Schepen bewaren allemaal goed en wel, maar wat gebeurt er met de kust? XI ... 20

Maritiem patrimonium aan de wal: twee voorbeelden XI ... 21

Afivos toch Belgische treiler? XII ... 27

Milieu

(zie Ecologie & milieu)

Musea

(zie rubriek folklore en rubriek Maritiem patrimonium)

Muziek / Liederen

1ste festival van het zeemanslied IV ... 35

9de Festival Vlaamse Visserslied V ... 11

Serie over Zeemansliederen (I) V ... 28

Programma festival zeemanslied V ... 29

Vlaamse zeemansmuziek't Kliekske . V ... 30

Zeemansliederen (II) VI ... 29

Zeemansliederen (III) VII ... 40
Zeemansliederen (IV) VIII ... 35
Zeemansliederen (V) IX ... 30
Zeemansliederen (VI) X ... 28
Zeemansliederen (VII) XI ... 33

Nacht & Ontij

Muiterij op de 'Amsterdam' I ... 43

In de orkaan... Zonder motor III ... 39

De slag van Seydisfjord IV ... 41

1939: De 'Aragonite' zinkt V ... 34

Visserschip of spionagevaartuig VII ... 37

Visserschip of spionagevaartuig (II) VIII ... 30

Het ware gelaat van WO I XI ... 29

O 288 Lans op de klippen XII ... 21

Nederland

Onderzoek naar visfraude in Vlissingen met vertakkingen naar België III ... 23

Bekentenissen Vlissingse visfraude . IV ... 11

Diverse korte berichten. (Verder: Diverse) IV ... 24

Diverse V ... 49

Diverse VI ... 23

O 82 naar Friesland VII ... 10

Diverse VII ... 36

Visafslag Scheveningen blijft bestaan VIII 10

Mosseldag in Yerseke VIII ... 10

Nederlandse vissers-in-spe bekijken Belgenland met stijgende verbazing VIII ... 31

Boudewijn in Nederlandse handen IX ... 40

BOU 201 onder Nederlandse vlag X ... 22

Nog steeds Hollanders voor onze kust? X .31

Ned. vissector verkoopt zich goed XI ... 10

Belgen kunnen geen quatum huren XII ... 20

Belgische treiler leeft voort in Nederlands vaartuig XII ... 28

Bemanning FD 141 omgekomen XII ... 46

Nieuwjaarswensen

(zie Brieven)

Nijverheid

(visverwerkende)

(Zie ook rubriek Bedrijfsnieuws)

Daniel's Visbedrijf investeert in EFC . I ... 20

Visverwerker Daniël Pieters in EFC IV ... 11

Fisher neemt Deen over VII ... 18

Pieters vrijgesproken VII ... 32

Uitvoer visserijproducten gestegen X ... 20

Belgische vissector op Sial XI ... 9

Europese systeem voor interne gezondheidscontroles XI ... 17

Nieuwe bedrijfsleider bij Morubel . XII ... 30

Onderwijs

Provinciale visserijschool I ... 25

Visserijscholen: fusie? Oostkust schrap II ... 32

Rederscentrale Oostkust verwerpt fusie II . 33

Heistse visserijschool breidt uit II ... 35

Visserijonderwijs: twee vestigingen onder beheer provinciebestuur III ... 20

Commandant Fourcalt IV ... 13

Provinciaal Maritiem Instituut op 1 september 1995 van start VII ... 19

Getuigschriften, brevetten en diploma's Vlaamse visserijscholen VIII 9

Hervorming visserijonderwijs/ Toekomstige vissers moesten 25 jaar wachten XI ... 13

Zeevisserijscholen fusieakkoord XII 9

Heist op 'Koningin Juliana' XII 9

Onderzoeksraad

Zeevaart

Uitspraken I ... 46

Uitspraken II ... 29

Uitspraken IV ... 39

Uitspraken V ... 35

Uitspraken VI ... 14

Uitspraken	VII	14
Uitspraken	XI	12
Uitspraken	XII	13

Overlijdens/Necrologie

Karel Jonckheere	I	28
Leonie Paridaen / Louis Danneel / Guillaume Zwervagher / Joris Haelewyck	I	51
Reder Albert Utterwulgher overleden ..	II	17
Louis Devriendt	II	34
Gaston Beyen	III	20
Frans Vanhoucke	III	46
Georges Kimpe, Micheline Dumarey, Kamilla Calcoen, Pierre Wouters, August Dasseville	IV	32
Jozef Walters	IV	9
Albert Leon Cogghe	V	6
Arthur Demesmaecker	V	35
Gregoor Bob Vanhoorne	V	41
Albert Frier / Roland Provost	VI	14
Alfons Vanhoorne / Ginette Bonje / Hector Vanneville	VIII	8
Jozef Lambrecht	X	10
François Vosté	XI	28
10 jaar geleden overleed stichter HVBXII	18	
365 dagen na Karel Jonckheere	XII	45

Pers

1994 in HVB	I	5
Karel Jonckheere en HVB	I	29
HVB-catalogoog van de artikels 1993 ..	I	56
Maritieme verslaggevers verenigen ..	II	34
... Te buiten aan 1-aprilgrappen ..	IV	2
Twee nieuwe strips in HVB	VI	2
Nieuwe koers (edito)	IX	3
HVB op onderste grens	XII	24

Personalia

De vaartuigen van de Utterwulghes ..	II	17
Prijs voor APS-baas	IV	14
Louis Dedrie gaat op rust	VIII	19

Politiek

Vragen & Antwoorden	I	44
Vragen & antwoorden	II	45
Vragen & Antwoorden	III	29
Vragen & Antwoorden	IV	38
Belgische & Nederlandse zeemacht één	V	11
Vragen & antwoorden	V	39
Vragen & antwoorden	VI	43
Vragen & antwoorden	VII	12
Rijksstation naar Vlaamse Gewest	VIII	10
Vragen & antwoorden	VIII	37
Vragen & antwoorden	IX	18
Vragen & antwoorden	X	33
Vragen & Antwoorden	XI	35
Open brief Oostendse schepencollege	XI	36
Visserijpolitiek (edito)	XII	3
Vragen & antwoorden	XII	40

Quota

1994: 420 ton meer tong	I	19
Golf van Biskaje tijdelijk gesloten ..	III	36
Aanvullende quotamaatregelen	X	18
Quotaruilen met Nederland en Ierland	XII	25

Rederijen

(zie rubriek Bedrijfsnieuws, ook Vloot)

Reisverslagen

Het centrum voor het erfgoed van de visserij		
Grimsby	IV	28
Ramsgate, spiegelbeeld Oostende ..	VII	24
Den Helder, Gibraltar v/h noorden ..	VII	31
De Outer Hebriden	VIII	15
Van Zuiderzee tot IJsselmeer	VIII	41
Bute (Schotland) Napels v/h noorden	IX	38
Het maritieme Lissabon	X	39
Anstruther en de driezustersteden ..	X	44
De Portugese visserij	XI	30

Soutwold in Sole Bay	XII	41
----------------------------	-----	----

Reportages

Vlaamse vissers naar Mauretanië	I	25
De Maand in Beeld (verder MIB)	I	30
Loodsenwerk:	I	49
Westhinder	II	5
MIB	II	25
Vissen in Mauretanië	II	26
Dirk Demaeght legt eigen klemtonen	II	36
30 jaar geleden: Raymond Rousselle over het Kanaal	III	16
MIB	III	26
Zeemacht betrap Deense spanvissers	IV	14
'Tropische' vlotoefening	IV	26
Vijftien arrestaties Vissers in drugsnet	V	5
MIB	V	26
Volkshogeschool Bredene bezocht laatste IJslandvaarder	V	32
Kabeljauwoorlog om Rockall	V	50
MIB	VI	24
De Driehoek van de Draak	VI	37
Wijkraad tien jaar geleden al gewonnen voor behouding Oostendse vuurtoren / Vuurtoren komt goed uit de verf	VII	8
MIB	VII	22
MIB	VIII	24
Van Zuiderzee tot IJsselmeer	VIII	41
MIB	IX	22
10 jaar Belgica	IX	28
F.C. De Bootsjuowers	X	8
MIB	X	26
Crisis in de Rederscentrale	XI	4
MIB	XI	24

Scheepsbouw & -werven

(Zie ook rubriek Vloot en rubriek Sociaal)		
Visser: nieuw Eurokotter concept	I	24
Oostendse scheeps werf genekt door liquiditeitsproblemen / Béliard Polyship legt boeken neer	III	5
Mercantile-Béliard, Polyship en Gimvindus	III	8
Casco Z 474 Limanda te water in Oostkamp	IV	15
Failliet Polyship kost Mercantile-Béliard 300 miljoen	V	33
Z 97 Jeanne zonder ruchtbaarheid gedoopt, Z 474 in stilte in de vaart / Nieuw vissersvaartuig geen feest meer waard	VIII	21
SKB ziet brood in Polyship	IX	11
Meer dan één overnamebod op Oostendse scheepswerf APS	IX	12
Welgelegen in Harlingen	XII	30

Scheepvaart

Diverse kleine scheepvaartberichtjes (verder: Diverse)	I	42
De geschiedenis van de lijn Oostende - Dover (II)	I	52
Afscheid van Dover	I	54
Diverse	II	22
West-Hinder	IV	13
Diverse	IV	48
Diverse	V	42
Diverse	VI	26
Kanaaltrafiek spectaculair toegenomen	VII	18
Diverse	VII	27
Diverse	VIII	43
Schipperen op de Schelde	IX	20
In Oostendse haven wordt vooral gewacht	IX	26
Diverse	IX	26
Diverse	X	38
Diverse	XI	43
Diverse	XII	35
Voor baggeraars is slijk het geld der aarde ..	XII	42

Sociaal

APS-stakers gaan door tot het einde ...	I	26
RSZ vordert 17 miljoen van ZV en Van Waes	I	27
Antwerpen Ponjaert Shipyards: na 100 dagens trijd Conflict werd uitputtingsslag	II	30
APS-staking nadert ontknoping	III	14
Fransen vissers krijgen 1,8 miljard frank steun	III	21
Panelgesprekken in Oostende en Nieuwpoort / Toekomst voor de visserij?	IV	5
APS zet 25ste stakingsweek in	IV	13
Maritieme ombudsman luidt noodklok over visserij	V	47
APS: staking ten einde?	VI	43
Jef Deroose in Rederscentrale: Familiale visserij is gedoemd te verdwijnen ..	VIII	12
122 buitenlandse vissers	IX	40

Streeknieuws

Goekint voorzitter vzw Havenbedrijf Oostende	I	20
Kalender en streeknieuws	V	44
Nieuwpoort huldigt vissers	VI	5
Garnaalpelwedstrijd Visserskaai Oostende	X	21

Varia

Burgemeester Oostende in commissie veterinaire keuring	I	33
Tombola Paster Pype	I	51
Telefoonverbinding	IV	13
Vier opleggers gestolen in haven Oostende ..	VII	21

Verenigingsleven

Feest Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende)	I	33
Films over vismethodes	I	33
Vlaamse Havencommissie blijft ongewijzigd	I	33
In de prijzen	I	51
Nachten op zee	II	42
Beschermcomité IJslandtreiler	III	8
Tafelen over oud-Oostende	III	8
Panelgesprek: is er nog toekomst voor de Vlaamse visserij	III	15
Personeelsfeest Valcke Industries	III	25
Wisselrofee vrije Noordzeezeilers Blankenberge	IV	37
Groepsreizen Vrienden Noordzeeaquarium ..	IV	38
Jantjes Geimoazes	V	6
Nieuwpoort huldigt vissers	VI	5
Vissershavencommissie Nieuwpoort	VI	7
Presentatie 'De Oostendse Kapers' verloopt prettig gestoord	VI	38
John Bauwens tombola	VI	43
Heeft Geert Deman zichzelf tot ombudsman uitgeroepen	VII	11
5de tuinfeest Godtschalck	VII	15
Samenstelling Zeebrugse Vismijncommissie	VII	17
Reder Bart Schiltz protesteert op algemene vergadering chemiegroep Solvay ..	VII	18
Rederscentrale houdt algemene vergadering / Wordt 1994 rampzalig?	IX	13
10 jaar Belgica / Koning komt naar symposium te Oostende	IX	28
F.C. De Bootsjuowers-voorzitter Robert Goutsmit: 'Er wordt voal getraind als het stormt'	X	8
Mercatorkring opgericht	X	23
Crisis in de Rederscentrale	XI	4

Verhalen (fictie)

Rudy thuis, Vanessa weg	I	40
Het Geheim van Geewee (strip) deel VI (verder: Het geheim...)	I	60

Het geheim (VII)	II ...48
Het geheim (VIII)	III ...52
Het geheim (IX)	IV ...52
Het geheim	V ...52
De Burgers staan het best aan wal (strip, verder: De Burgers)	VI ...2
De Burgers	VII ...27

Vis en schelpdieren

Haaïen Nog over de apekalle	II ...35
Zeldzame vangst	IV ...32
Coelocanthe comoriensis	IV ...33
Groot, groter, grootst	V ...9
Eerste Zeeuwse mosselen op 8 juli	VII ...15

Vistechnieken/-gronden

Films over vismethoden	I ...33
Visgronden Vlaamse vissers (IX): Het Kanaal	I ...39
Visgronden Vl. vissers (X) Star Point II	39
Visgr. Vl. vissers (XI) Liverpool Baai III	42
Visgr. Vl. vis. (XII) Nederlandse kust IV	43
Visgr. Vl. vissers (XIII): De Ierse Zee V	21
Nieuwe boomkorren	V ...24
Vistechnieken Vlaamse vissers (I) ... VI	19
Vistechn. Vl. vis. (II) Kor aan de steel VII	29
Vistechn. Vl. vis. (III): bomen en borden	VIII ...23
Vlaamse vissers op proefreis	VIII ...14
Vistechn. Vl. vissers (IV) Garnaalnet IX	37
Vistechn. Vl. vis. (V): Boomkorren in kustvisserij	X ...10
Vistechn. Vlaamse vissers (VI) Ivan Hinderyckx: 'Ervaringen met de Longliner I	XI ...26
Britse tonijnvisserij: bedreigd	XI ...45
Vistechnieken Vlaamse vissers Bordenvisserij met bomen	XII ...23

Visveilingen

Bijna veertig procent van de gequoteerde vissoorten in buitenland aangeland	II ...9
Aanvoer Oostende: nog 1/3 van 1982 III	9
Tongprijs speelt ZV parten	II ...10
Aanvoer & besomming Nieuwpoort	II ...10
Nieuwpoortse haringaanvoer	II ...10
PVO huldigt verdienstelijke reders	II ...18
Aanvoer & besomming Oostende	II ...19
Karige aanvoer IJslandse vis in '93	II ...21
Nieuwpoort Renovatie vismijn	III ...9
ZV huldigt verdienstelijke reders	III ...10
Nieuwe tarieven Zeebrugse visveiling III	36
Aanvoer en besomming Visserij zoekt nieuw evenwicht	IV ...9
235 000 frank vis aangeslagen	IV ...14
Westhinder naar Zeebr. vismijnpark? IV	23
Tongprijs laat het afweten	V ...6
Tong en startvis in beslag in Zeebr. V	6
Vissershavencommissie Nieuwpoort VI	7
29% Belgische aanvoer in buitenland VI	11
April slechte maand voor Belgische vis-	

veilingen	VI ...13
Vismijncommissie verdedigt Zeebrugse visserijbelangen	VII ...16
Samenstelling Zeebrugse Vismijncommissie	VII ...17
Overzicht januari - juni	VIII ...45
Oostendse vissershaven in goede doen IX	21
ZV 'roept' vaartuigen terug	X ...18
Augustus was een slechte maand	X ...19
Besomming januari - augustus 1994	X ...19
Tong, schol, kabeljauw en garnaal tijdens de eerste negen maanden van 1994	XI ...19
Pollet versus Deman	XII ...14

Vloot

(Zie ook Scheepsbouw)	
Boomkorvaartuigen < 300 pk krijgen het steeds moeilijker	I ...23
Evolutie kost - besomming	I ...23
Veranderingen Officiële lijst Belgische vaartuigen nov. 93. Verder: Veranderingen)	I ...24
Fax	I ...25
15 vaartuigen geschrapt vóór 31 december '93	I ...27
De Vlaamse vissersvloot in 1993	I ...34
Nog 170 Belgische vissersvaartuigen II	13
Rederij Orca (Z 37 en Z 38) legt de boeken neer	II ...14
Veranderingen	II ...14
13 vaartuigen geschrapt	II ...14
Slopingpremie Gevecht om de brokken	II ...15
De vaartuigen van de Utterwulghes	II ...17
Veranderingen dec. 1993	II ...34
BCK 160 Blue Angel (ex- Z 60) te koop	III ...36
Z 196 Zeeduivel loopt averij op na aanvaring	III ...37
Fax	III ...37
O 152 John verkocht	III ...37
Veranderingen jan '94	III ...37
IJslander	IV ...13
Fax	IV ...15
Belgische vloot: 27 gaan vreemd	V ...7
Veranderingen	VI ...9
Z 97 'Jeanne' te water	VI ...9
O 129 met IJslandse motorist	VI ...14
Veranderingen mei '94	VII ...10
O 82 naar Friesland	VII ...10
O 154 vangt bom	VII ...10
Verkoop Z 37 & Z 38 op tweede zitdag	VII ...15
Fax	VII ...15
Veranderingen	VIII ...21
27 Belgische vissersvaartuigen weldra door satellieten gevolgd	VIII ...20
Boudewijn in Nederlandse handen	IX ...40
Z 580 en Z 207 onder nieuwe eigenaar	IX ...12
Rompen vissersvaartuigen gemiddeld	

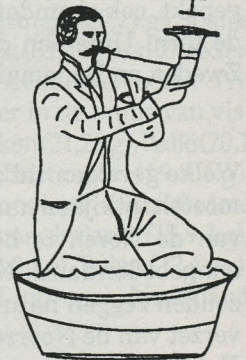
negentien jaar oud	IX ...41
36 aanvragen voor beëindigingspremie?	X ...14
Vlootcapaciteit op 30 september	X ...15
Veranderingen aug. '94	X ...21
BOU 201 onder Nederlandse vlag	X ...22
IJslander O 216 gesloopt in Gent	X ...23
Veranderingen	XI ...16
Z 141 Sea Crosser wordt N 141 Don Bosco	XI ...16
N 706 Boete verminderd	XII ...13
Veranderingen	XII ...26

Zeemansliederen

(zie Muziek & Lieder)

'Als je tegenwoordig door Brussel of Parijs wandelt, zie je vaak gebouwen waarvan alleen de voorgevel bewaard is gebleven. Verder niks meer. Dat ze zo met *met de mensen hun kloten spelen*, daar kan ik me behoorlijk over opwinden. Of neem Oostende. Vroeger was dat een mooie stad. Maar toen het er even naar uitzag dat de bOb Van Reeth, een *tiép* die zijn naam trouwens niet heeft gestolen, er in zee een casino zou gaan bouwen, nam ik me voor nooit meer in Oostends te spreken. Ik zou naar Marc Galle toe zijn gegaan om *Schoon Vlaams* te leren.

"Weet je waarom? Voor wie aan de kust woont heeft de zeedijk iets heiligs. Iemand die daar een gebouw neerzet, zodat de mensen niet langer de zon kunnen zien ondergaan, dat is een misdadiger. Wat mij betreft kan zo'n architect de plannen voor zijn casino stoppen waar de zon nooit schijnt. In zijn gat, versta je? Je mag de mensen toch niet alles afpakken? De zonsopgang, de wolken, het licht, dat kost niks en het is voor iedereen. Arm en rijk.' Arno naar aanleiding van zijn nieuwe CD



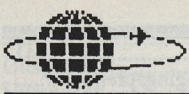
Smederij

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



Vissers halen slag thuis →

Noorwegen wijst Europese Unie af

Met een duidelijke meerderheid hebben de Noorse kiezers 'Nei' geantwoord op de vraag of ze al dan niet tot de Europese Unie (EU) wilden toetreden. Deze uitspraak zal waarschijnlijk geen invloed hebben op de uitvoer van vis naar de EU die veruit de belangrijkste handelspartner van Noorwegen is en zal blijven. Desalniettemin overwegen een aantal Noorse visbewaterkers hun bedrijven te verplaatsen naar Zweden en Finland, twee Scandinavische landen die wel degelijk positief gereageerd hebben op een aansluiting bij de EU. De visbewaterkers hopen zodoende aan het betalen van invoerrechten te ontsnappen, die de EU aan niet-leden oplegt.

De talrijke opiniepeilingen die sinds een jaar in Noorwegen uitgevoerd werden lieten er geen twijfel over bestaan. In tegenstelling tot de politieke en economische elite van dat land en tegen de meerderheid van het parlement in zien de Noren de Unie niet zitten. De Noren hadden in 1972 al eens een lidmaatschap verworpen en ze hebben dat nu weer gedaan. 88,8% van de bevolking bracht een stem uit en 52,2% daarvan zei 'nei'.

Tevreden Noren

Gedurende de laatste weken van de campagne dachten de voorstanders nog dat hun kansen aan het keren waren, ook al als gevolg van een subtiele timing van de verschillende referenda bij de vier kandidaat-lidstaten. Het sterk 'Europeesgezinde' Oostenrijk had op 12 juni al een ja-score van 66% op het bord gezet. Op 16 oktober volgden de Finnen die zwaar onder de indruk waren van de destabilisering van het Russische buurland: 57% ja-stemmen. Tenslotte waren er de Zweden die ook al (met 52,2%) besloten tot de Unie toe te treden.

Nadat Finland en Zweden toegezegd hadden, konden de 'Eurofielen' een belangrijke emotionele snaar bespelen. Noorwegen mocht vooral de Scandinavische familie niet verdelen, zo heette het. Het argument heeft niet gepakt, ook al omdat Noorwegen nog maar sinds 1905 onafhankelijk is en de term Unie aan de nog niet zo oude onderwerping van het land aan Zweden en Denemarken doet denken.

Gevolgen

Welke gevolgen zal deze nee-stem hebben? De Unie zal in elk geval vlug moeten uitkijken naar een visserijcommissaris. Ook al om het stemgedrag van de Noren te beïnvloeden had de EU deze post al op 29 oktober aangeboden aan de Noorse Thorvald Stoltenberg... gesteld dat de Noren 'Ja' zouden zeggen natuurlijk. De Europese Commissie hoopte zodoende het verzet van de Noorse vissers te breken, hetgeen dus niet gelukt is.

Het ziet er verder naar uit dat het Noorse 'nei' bijna geen invloed zal hebben op de vishandel. De Noorse producten — zoals ook de IJslandse — ondervinden maar weinig remmingen om de Unie binnen te komen, ook al omdat de EU een tekort aan visproducten heeft. De Noorse vissers zijn dan ook tevreden dat het land ontsnapt is aan de Europese visserijpolitiek, maar de visverwerkers reageren verdeeld. De helft ervan zegt evenwel tevreden te zijn dat ze de controle behouden over de natuurlijke rijkdommen van het land, waartoe de vis gerekend wordt. Anderen daarentegen vrezen de concurrentie van EU-lidstaten. Bij Frionor (de grootste Noorse visverwerker) zeggen ze het zo: *'We moeten ons voorbereiden op een situatie waarbij de visverwerking te kampen krijgt met een douanedeel vanaf 1 januari 1995. We schatten deze last in 1995 op 2 miljoen US\$ voor wat betreft onze uitvoer naar Zweden en Finland.'* Omdat deze twee nieuwe EU-staten de belangrijkste afzetmarkt van Frionor zijn overweegt het bedrijf dan ook een filiaal in Zweden te plaatsen. (fv)

SPANJE →

Spaanse diepvriestrawlers voor Nederlandse reder

De rederij *Jaczon BV* uit Scheveningen heeft de Spaanse scheepswerf *Astilleros Balenciaga SA* in Zumaia bouwopdracht gegeven voor twee vries-Stern-trawlers. De devaluatie van de Spaanse peseta zou het interessant maken voor Nederlandse bedrijven om daar te bouwen. Bovendien is er een aantrekkelijk subsidiesysteem, ook voor buitenlanders. De werf is inmiddels gestart met de bouw van de vaartuigen die in september 1995 worden opgeleverd.

De schepen zijn zowel geschikt om alleen of in span te vissen. Zij zullen meestal in de diepe wateren in de Noordzee worden ingezet voor de visserij op haring, makrelen horismakreel. Als thuishaven zullen de schepen Scheveningen hebben. De vangsten worden eerst naar het vriespunt gebracht in gekoeld zeewater en daarna bevroren in blokken van 22 kg. De opslagcapaciteit bedraagt 20.000 kartons. De schepen worden 51,4 meter lang, 11,6 meter breed en krijgen een diepte tot het tweede dek van 7,9 meter. Ze worden uitgerust met een type 6 Stork Wartsila Diesel SW 280 met een vermogen van 1800 kW.

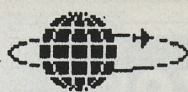
De Spaanse scheepsbouwsector zit overigens lang niet zonder werk. Onlangs werd een grote bestelling voor Indonesië ingehaald. Momenteel worden ook onderhandelingen gevoerd met de regering van Kameroen over de bouw van vijftig vissersvaartuigen van 28 meter. Spanje heeft Kameroen een aantrekkelijke financiering aangeboden als de kotters door Spaanse werven kunnen worden gebouwd.

Het ligt in de bedoeling van de Kameeroense regering om een visserij-industrie op poten te zetten. Nu importeert het Afrikaanse land zijn visserijproducten grotendeels uit de buurlanden Senegal en Mauretanië. De vaartuigen zouden ingezet worden voor de eigen bevoorrading en voor de visserij op garnalen voor de Europese markt.

NEDERLAND →

Binnenvaart + Visserij minder volk

De vakbeurs *Binnenvaart + Visserij*, die afgelopen week voor de zevende maal door Ahoy Rotterdam werd georganiseerd, heeft ten opzichte van de vorige editie minder bezoekers getrokken. In



totaal waren er 35.295 bezoekers, aantal dat zo'n 2.800 lager ligt dan in 1992.

GROOT-BRITANNIE ————— →

Vakbondsteun voor visserij

De visserij is te belangrijk om overgelaten te worden aan politici of te worden opgeofferd aan de EU. Daarmee heeft *Austin Mitchell*, een vooraanstaand lid van het Engelse vakbondswezen openlijk de kant gekozen van de Britse visserij.

Hij zegde de campagne 'Save Britain's Fish' volledig te steunen, omdat ook hij van mening is dat er een einde moet komen aan de teloorgang van de Britse rijke visgronden door de 'wetteloze Europese vloten'.

Mitchell vindt dat de vissers al te geduldig hebben gewacht tot er enig zinnig teken uit Brussel zou komen. Nu staan zij eindelijk op om hun rechten te verdedigen, zo zegt Mitchell.

NEDERLAND ————— →

Marelec - weegsysteem: succes

Nadat de Belg *Piet Rommelaere* met zijn Nieuwpoortse bedrijf bedrijf *Marelec* al met succes de elektronische trekkrachtmeter op de markt gebracht had, vroeg een Nederlandse reder of er in het verlengde van dit systeem ook een *trekhoeveelheidsmeting* kon plaatsvinden.

Rommelaere ging aan de slag en kwam enkele maanden later al met een prototype. Dit op de Marelec-trekkrachtmeter aangesloten weegsysteem is het laatste half jaar in de praktijk getest op de UK 155 'Wybrigje'. Blijkbaar met zoveel succes dat Radio Holland het systeem vorige maand op de markt bracht. Ondanks de schommelingen en het stampen van een kotter kan op volle zee het

exacte gewicht van een kist vis worden afgelezen.

PANAMA & C° ————— →

Schipbreuken à volonté

Een verwittigd man is er twee waard. Vissers die koopvaardijvaartuigen uit Panama op zich zien afkomen, maken best een ommetje, want de Panamese vlag heeft het trieste record van het grootste aantal schipbreuken. Op de tweede plaats komt Cyprus, dan volgen Malta, Honduras, Indonesië, China, Saint-Vincent en Grenada in deze trieste top-8 van zee-onwaardige vaartuigen.

IJSLAND ————— →

IJslandse reders zeggen neen

Nadat de Noren de Europese Unie (EU) afgewezen hebben, voelen ook de IJslanders zich terzake een stuk zekerder. *David Olson* van de *IJslandse Redersvereniging* zegt geen enkele dringende reden te zien om aansluiting bij de EU te zoeken. Hij vreest dat de Unie de controle over 's lands grootste economische activiteit (namelijk de visserij en visverwerking) zou krijgen en dat terwijl de invloed van het eiland op de rest van de EU maar heel erg klein kan zijn.

ZWEDEN en FINLAND ————— →

Nieuwe leden van de Unie

In tegenstelling tot IJsland en Noorwegen vervoegt Zweden op 1 januari wel de Europese Unie (EU). Het land telt 3.000 vissers voor 1.500 schepen waarvan een derde langer is dan 12 meter. In de drie Zweedse afslagen brachten deze (in 1993) 340.000 ton aan, waarvan de helft haring. Er is ook een aquacultuur die goed is voor 1.350 ton.

Ook Finland vervoegt de EU. Maar daar zijn geen visafslagen. De vissersvloot

bestaat uit ongeveer 350 kleine kustvaartuigen, waarvan er 200 op haring vissen en 150 op zalm. Zij landen samen (cijfers 1993) 80.000 ton aan, waarvan 70% gebruikt wordt als diervoeding. Er is ook een aquacultuursector die goed is voor 17.500 ton.

PORTUGAL ————— →

Strandvissers bedreigd

Traditionele strandvissers in Portugal hebben te maken gekregen met de EU-regeling die het verbiedt om binnen de 200 meter afstand van de kust te vissen. Al honderden jaren wordt in Portugal in een aantal vissersdorpen een zogenaamde strandvisserij beoefend, waarbij netten vanaf het strand worden uitgezet en de getijdebewegingen de vis in de netten moet drijven. Deze visserij heeft een zeer kleinschalig karakter, maar is lokaal wel van belang. De betreffende vissers hebben de Portugese overheid gevraagd om in Brussel een uitzondering te bepleiten, maar hebben hierop nog steeds geen antwoord gekregen.

EUROPA ————— →

Vis per hoofd

Met een jaarlijkse consumptie van 19 kg per hoofd is België beslist geen koploper in Europa voor wat het visverbruik betreft. Portugal (60,2 kg), Spanje (38 kg), Frankrijk (31,1 kg) en Zweden (26,9 kg) doen het stukken beter. Wij zitten dan eerder in de buurt van visetend Denemarken (21,2 kg), Italië (20,1 kg) en Groot-Brittannië (19,9 kg). Maar... we laten ook een aantal andere landen achter ons: Ierland (15,9 kg), Zwitserland (13,3 kg), Polen (12,4 kg), Duitsland (12,2 kg) en... Nederland (9,8 kg).

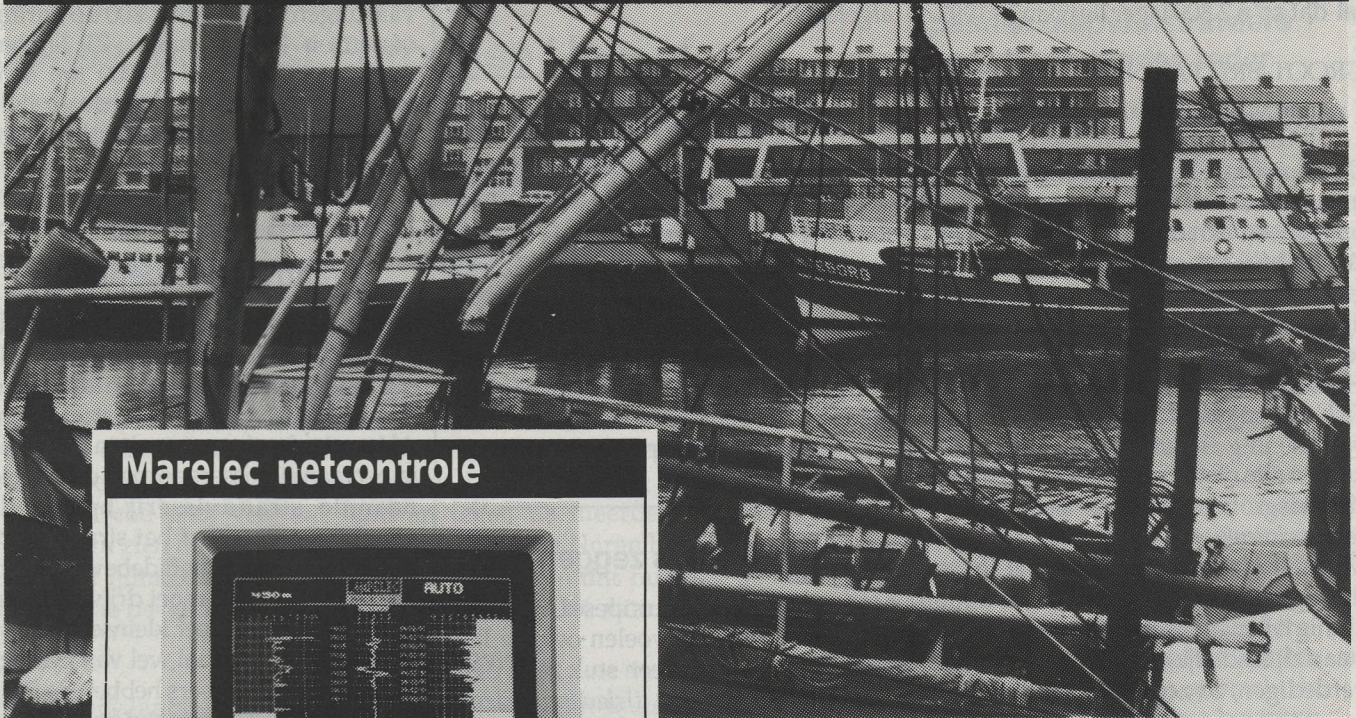
B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

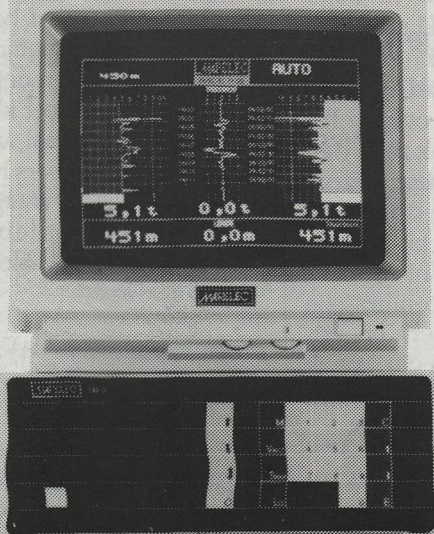
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

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

Intelligent Fishing systems/Marine Electronics.