HVB 62
HET VISSERIJBLAD

zestien voor beëindigingspremie
nu: big brother volgt vissersvaartuigen
Oostende Radio in 2000 opgedoekt?
toekomst: visserij in de XXIste eeuw
onderzoek: kwaliteit van de visfilets
kritiek: sportvissers in de vuurlijn
verzet: kustvissers in de kou
Interview: tattoo bertje

62 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 10 - 6 oktober 1995 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

AMRC N.V.

NOORDERLAAN 76
2030 ANTWERPEN
TEL 03 - 541.04.63
FAX 03 - 542.61.73

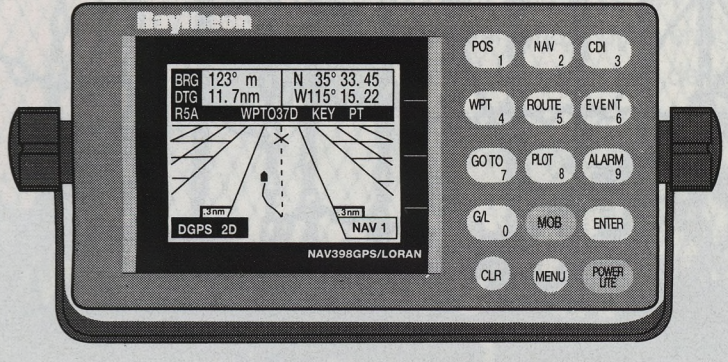
NOORDHINDERSTRAAT 6 - 8
8380 ZEEBRUGGE
TEL 050 - 54. 42.71
FAX 050 - 54.76.78

SPECIALE AANBIEDING VAN PLOTTER MET GPS

1. THE RAP QF300 (Qoudfish)
   GPS RAYTHEON 398 + DGPS — vanaf 375.000,- BEF

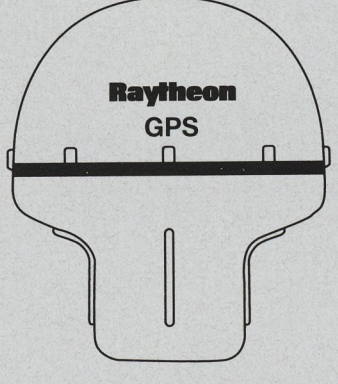
2. FISHPLOT
   GPS RAYTHEON 398 + DGPS — vanaf 230.000,- BEF

3. CETREK PROFISH INCL. GPS
   KLEUR — vanaf 175.000,- BEF
   MONO — vanaf 130.000,- BEF



NAV 398 GPS/LORAN

CETREK PROFISH



RAYSTAR 108
GPS SENSOR

HVB 62

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys
DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDACTEUR: Flor Vandekerckhove
REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor Vandekerckhove en Marc Loy
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, Roger Decleer, Juul De Vocht, De Zetduivel, John Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël Pots, Barbara Simoens (redactiesecretariaat), Eddy Serie, Flor Vandekerckhove, René Van Mol, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters en Zeedierenjager.
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

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

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

Omslagfoto: Guido Walters

Toch liever een salonblad

IN EEN BIJDRAGE over de sportvisserij, elders in dit blad, wordt gewag gemaakt van een briefje van Daniël Pots. Deze HVB-medewerker, die hier hoog gewaardeerd wordt om zijn feitenkennis, zegt daarin te hopen dat zijn bijdrage over de sportvisserij gepubliceerd wordt. Indien dat niet het geval zou zijn, zo stelt hij in een adem, dan is dat het bewijs dat de hoofdredacteur de publikatie ervan niet aandurft en dan zal weer eens bewezen zijn dat HVB een salonblad (sic) is 'zoals redelijk veel lezers er over denken'.

Het kattebelletje van Pots is interessant. Het maakt duidelijk dat er meer dan één manier is om een tijdschrift gevuld te krijgen. En aangezien onze medewerkers daar blijkbaar met 'redelijk veel lezers' over praten, zijn wij ook zo vrij onze mening te zeggen.

Alhoewel wij niet goed weten wat met een 'salonblad' bedoeld wordt, vermoeden we dat 'redelijk veel lezers' dit blad *beschouwend* vinden, *intellectueel* en *literair*; waarschijnlijk is men daar ook de mening toegedaan dat in HVB wel erg veel geschreven wordt over zaken die niet onmiddellijk met de harde feiten uit de visserij te maken hebben.

Men heeft gelijk.

Daar zijn zo op het eerste gezicht vier redenen voor. Samen maken zij HVB tot wat het is.

1. Vooreerst is HVB een *maandblad*. Primeurs zijn voorbehouden aan de televisie, dagbladen hebben nieuwswaarde, kort op de bal wordt er gespeeld door weekbladen... maar maandbladen zijn door de aard van de zaak beschouwend, literair enzovoort.

We hebben ons allereerste editoriaal aan die redactionele lijn gewijd en we houden die lijn nu al acht jaar vol.

2. HVB is *organisch verbonden* met de visserij. Het woord 'organisch' is daarin belangrijk. Elke gemeenschap heeft zijn taboes en de visserij heeft de zijne. [Dat de collega's uit de *grote* pers maar niet beweren dat zij zich niet aan zo'n regel gebonden achten, wij weten perfect waarover zij niet schrijven.] Dat betekent natuurlijk weer niet dat we 'alle potjes gedekt moeten houden' (zoals sommigen wèl menen). Soms zijn daarover meningsverschillen en dan moet de hoofdredacteur naar eigen eer en geweten handelen. Deze 'gevoelige thema's' zullen steeds sober behandeld worden, schroomvol en met respect voor de mensen die daarbij betrokken zijn. Als 'redelijk veel lezers' dat te weinig achten dan staat de brievenrubriek voor hen wijd open.

3. HVB is een *klein* blad. Dat betekent dat we moeten voortdoen met de middelen die we hebben. Een reporter ter plaatse die in Zeebrugge zo'n beetje dag en nacht rondloopt zou geen luxe zijn, edoch... Verder zijn we natuurlijk blij met al hetgeen we hier binnen krijgen. De redactionele lijn van HVB wordt dus (eerlijk is eerlijk) ook wel bepaald door de optelling van de hobby's van haar medewerkers.

4. En dan is er een *morele regel* die we volgen. Het artikel over de sportvisserij — dat aanleiding tot deze overpeinzing was — laat bij ons een ongemakkelijk gevoel achter omdat daar een laakbaar mechanisme in zichtbaar wordt: eigenaars van krachtige treilers zetten neus naar kustvissers die vuist maken naar zogenaamde sportvissers die op hun beurt wel de echte sportvissers zullen vinden om bovenop te gaan staan. Het mechanisme is algemeen gebruikelijk, maar daarom niet minder verwerpelijk: generaal blaft luitenant af, die dat afreageert op... enzovoort en dan komen we tenslotte bij de troepsoldaat die alleen nog maar zijn vrouw heeft om op te slaan. Je hebt mensen die voor de generaal kiezen; wij kiezen voor de vrouw. Onfatsoenlijk is ook het journalistieke 'klikken' dat sommigen verwarren met onderzoeksjournalistiek. Het eerste treft buren, uitkeringsgerchtigden... terwijl de onderzoeksjournalistiek zich over de machtigen der aarde buigt.

Neen, er is geen durf nodig om de zogenaamde sportvissers aan te klagen.

Flor Vandekerckhove

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge

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

—lage verzekeringspremies; franchise 150 bef per brutoton;

— volledige dekking van de risico's;

— soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;

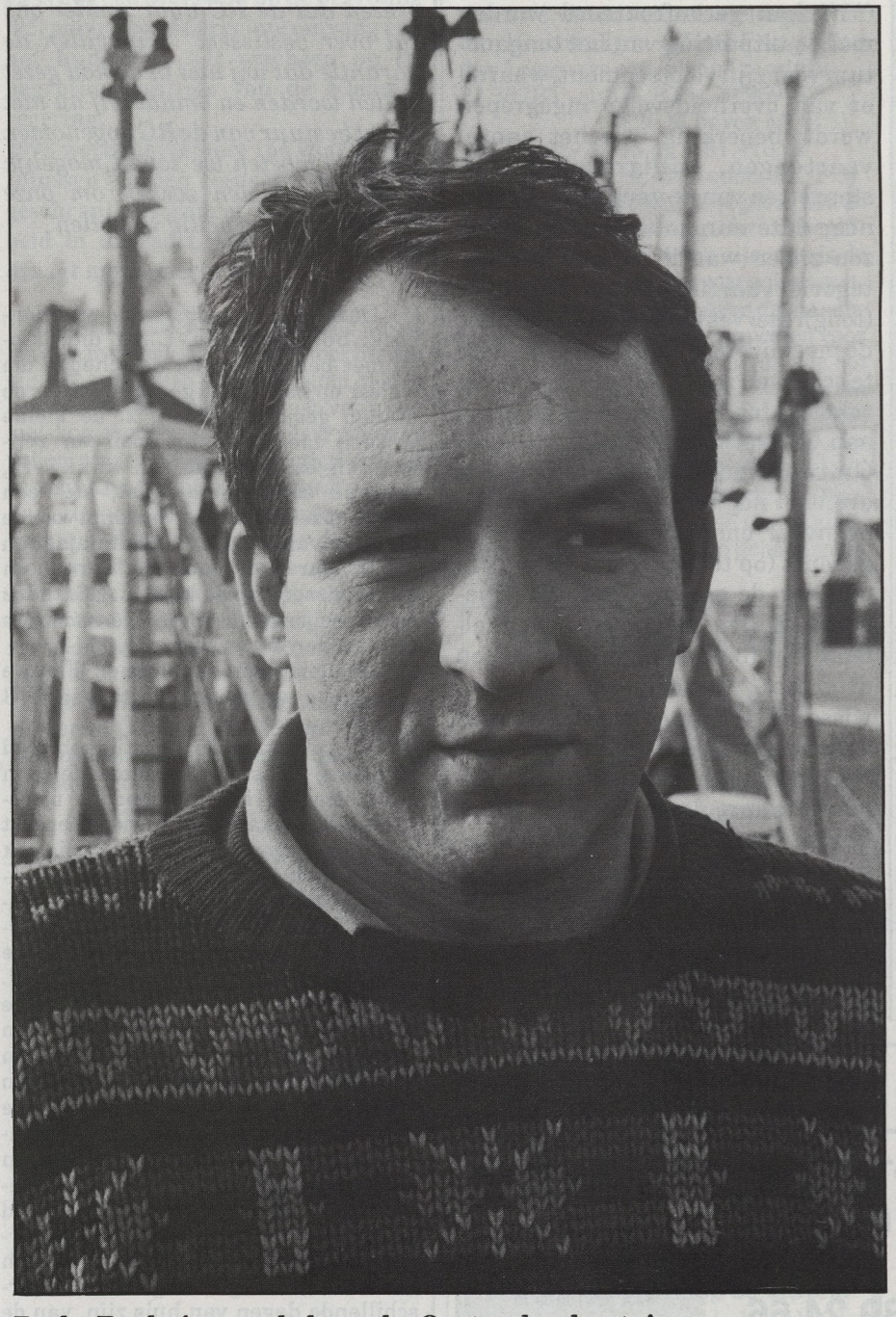
— na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie, afhankelijk van het jaarresultaat;

— bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

Geplande groepsvorming leidt tot spanningen

Vissen kustvissers achter het net?

OP 24 AUGUSTUS hield de Rederscentrale (verder: RC) een algemene vergadering. Daar moest een knoop doorgehakt worden: door de spectaculaire daling van het aantal vissersvaartuigen zou het bestuur van de RC afgeslankt worden. Omdat op die vergadering echter niet voldoende leden aanwezig waren kon terzake geen geldige beslissing genomen worden. Daarom werd een nieuwe vergadering belegd. In extremis werd deze evenwel afgelast. De Oostendse kustvissers zijn daar niet gelukkig mee.



Rudy Barbaix werd door de Oostendse kustvissers naar voren geschoven als kandidaat voor het bestuur van de Rederscentrale. Overbodig, zo oordeelde men daar. 'Dat is geen toeval', zo stellen de kustvissers, 'Wij worden daar als te lastig ervaren. In de RC doen ze het liever zonder ons... maar wij hebben ook rechten te verdedigen!' (foto gw)

Een afgeslankt RC-bestuur met toch plaats voor elk vlootsegment bleek maar moeilijk te realiseren. Wilde men in de RC plaats maken voor Rudy Barbaix, de man die door de Oostendse 'bootsjowers' naar voor geschoven werd, dan moest iemand anders (maar ook van Oostende) plaats ruimen en het zag er niet naar uit dat zo iemand te vinden was.

Verwacht werd dan ook dat de nieuw geplande vergadering op 28 september een tumultueus verloop zou kennen. Daarom werd door het huidige bestuur van de RC het zekere voor het onzekere genomen: de vergadering werd afgelast! De brief waarin die beslissing aan de leden meegedeeld wordt vermeldt daarvoor geen enkele reden, maar in de wandelgangen wordt verteld dat men *'het nog een jaar op de oude manier zou verder doen'*. Anderen verwoorden het plastisch en zeggen vlakaf *'dat de kustvissers onze kloten kussen'*! Verder heet het dat de kustvissers... *'niet zo luid moeten roepen. In de figuur van de Nieuwpoortse Gilbert Desaever is er al een vertegenwoordiger van dat vlootsegment in het bestuur opgenomen'*. Maar daarmee zijn de kustvissers niet te paaien. Rudy Barbaix:*'Gilbert Desaever is geen reder meer. En in de tijd dat hij dat wèl was, placht hij nooit op garnaal te vissen. Desaever viste op de West en was vier, vijf dagen in zee. De kustvissers willen iemand die weet wat het is op dagverse garnaal te vissen en die de gewoonte heeft dagelijks weer de haven binnen te varen'.*

Een aparte kategorie

De Oostendse kustvissers vormen binnen de sector onmiskenbaar een aparte groep. Deze groepsvorming ☞

heeft historische wortels waarnaar de term *'bootsjowerie'* (*) trouwens verwijst. Ze wordt verder bestendigd door de alombekende 'trap', een apart verkooppunt — van producent aan consument — waardoor zij in de Vlaamse visserij een unieke plaats blijven innemen. Deze 'trap' wordt door de andere reders trouwens met jaloerse blikken bekeken: *'De bootsjowers zijn de enigen in de visserij die het nog goed stellen'*, zo wordt gezegd. De Oostendse 'trap' zorgt er verder voor dat die stad nog steeds over een bijzonder sterke groep kustvissers beschikt, in tegenstelling tot Zeebrugge en Nieuwpoort waar deze kategorie gedecimeerd is. De 'trap' is in Oostende een toeristische trekpleister waardoor de 'bootsjowers' zich gesteund weten door stadsbestuur, handelaars en toeristische diensten. Verder is 'de trap' een ideale ontmoetingsplaats voor de vissers en hun echtgenotes om er te overleggen en de contacten aan te halen. Tenslotte is er natuurlijk de specialiteit (dagverse garnaal) van de kustvissers die er een aparte groep producenten van maakt. Het is trouwens de 'inbraak' op 'hun garnaal' (**) die het wantrouwen van de kustvissers sterk aangewakkerd heeft.

De strijd om de quota

Voor de kustvissers is dus het uitermate belangrijk een man in het bestuur van de RC te hebben. Er moet daar immers vorm gegeven worden aan de oprichting van *'quotagroepen'*. Deze zouden gevormd worden door een beperkt aantal visserssvaartuigen die zèlf instaan voor de verdeling van de hun toegewezen quota. Op die manier hopen de reders de vaartuigen efficiënter uit te baten. Nu gebeurt het al te veel (en al te vlug in het jaar) dat het tongquotum voor een bepaalde kategorie vaartuigen opgebruikt is, waardoor die vaartuigen geen rendabele visvangst meer kunnen uitoefenen. Binnen de te vormen groepen zouden evenwel andere afspraken kunnen gemaakt worden. Een voorbeeld maakt duidelijk wat er bedoeld wordt. Een eurokotter (***) kan geconfronteerd worden met de uitputting van het tongquotum voor zijn vlootsegment, waarna er van overheidswege ingegrepen wordt: beperking van het aantal vaartdagen, stilligregeling, het stopzetten van de vangsten... Wanneer deze eurokotter in een groep zou zitten waarin een andere kategorie vaartuigen wèl nog over (tong)reserves beschikt dan zou daar de mogelijk bestaan deze quota door te schuiven zodat de betreffende eurokotter (op een rendabele manier) aan het werk kan blijven.

Omtrent deze plannen bestaan evenwel nog steeds veel vragen en evenveel onduidelijkheden. Wat gebeurt (op termijn) met reders die niet aan de groepsvorming deelnemen? Zullen de quota verhandelbaar zijn (binnen de groep / buiten de groep)? Kunnen er quota uitgewisseld / verhuurd worden tussen vaartuigen uit eenzelfde kategorie? Wat gebeurt er met de groep Belgische vaartuigen die in buitenlandse handen zijn? Waarom moeten er zonodig *verschillende* quotagroepen komen; waarom kan de Rederscentrale niet als één groep optreden? Kunnen vaartuigen gaandeweg van groep veranderen? En vooral: hoe zal dat systeem in de loop van de jaren evolueren?

De kustvissers zijn terzake bijzonder wantrouwig. Barbaix: *'Kustvissers worden meegeteld om bijvoorbeeld de Belgische tongvoorraad te bepalen, maar door de aard van de zaak (kleine vaartuigen en dus beperkte mogelijkheden om op tong te jagen) komen zij in aanmerking om hun rechten eventueel te verhuren aan pakweg de eurokotters. Wij vrezen dat de RC daar zonder ons zal over beslissen. Wij willen de garantie dat wij niet in de kou gezet zullen worden en omdat wij nu niet in het bestuur van de RC opgenomen werden, moeten we zoveel mogelijk andere middelen zoeken om onze rechten terzake veilig te stellen'.*

(fv)

(*) Desnerck, R., Oostends woordenboek: **'bootsjowerie** - (...) 1. die visserij met betrekking tot de schepen die weleer op het strand gezet, of achter de duinen gesjord werden; 2. de kleine visserij met de open roei- en zeilvaartuigjes, meestal van klinkwerk, voerend één enkele mast, met een vierkant zeil; zij waren bestemd voor de garnalenvangst, maar in het najaar en de winter ook voor de sprot- en haringvisserij op de kust (...); 3. thans de visserij met de kleine *gêrnoasbaks* die aan de vistrap liggen (...).'

(**) Zie hiervoor het dossier 'Flauwe garnaal en zwakke eurokotters' in HVB II, 1995 pag. 4 e.v.

(***) Eurokotters zijn indertijd gebouwd met forse EU-steun (vandaar de term eurokotter). Het zijn modern uitgeruste vissersvaartuigen met een beperkt motorvermogen (max. 300 pk) die ook verder voldoen aan nog een aantal andere beperkingen opgelegd door de Europese Unie. De EU-steun was indertijd bedoeld om de nieuwbouw van kleine vissersvaartuigen aan te moedigen. Omdat deze eurokotters met grote afschrijvingskosten te maken hebben (moderne en dus dure uitrusting) zijn ze in feite een aparte kategorie gaan vormen tussen de kustvissers en de open zeevisserij. De zware investeringen zouden alleen maar renderen wanneer de eurokotters zich specialiseren in de tongvangst, zo werd indertijd gesteld. Van de kustvissers onderscheiden ze zich dus doordat ze zich verder in zee wagen en gedurende verschillende dagen van huis zijn, van de grote visservaartuigen onderscheiden ze zich dan weer door het beperkte motorvermogen, de beperkte bunkercapaciteiten en leefruimte, zodat het aantal dagen dat ze op zee kunnen doorbrengen zeer beperkt is.

CAT
CATERPILLAR
DIESEL MOTOREN
VERDELER IN BELGIË :
TRECO ENERGY SYSTEMS
(02) 689 24 66
Fax (02) 687 87 63
STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE

AUTHORIZED MARINE DEALERS
LONGUEVILLE MOTOREN
TEL (03) 225 04 44
FAX (03) 233 50 71
I.D.P. OOSTENDE
TEL (059) 32 18 64
FAX (059) 32 08 13
F.S.E. GENT
TEL (09) 251 25 81
FAX (09) 251 39 61
CHANTIERS NAVALS NAMECHE-SEILLES
TEL (085) 82 69 10
FAX (085) 82 73 60

Opnieuw 16 aanvragen voor beëindigingspremie

ER LIEPEN OPNIEUW 16 aanvragen binnen voor het bekomen van een beëindigingspremie. Voor reders die willen uitstappen was dit de laatste kans. Opvallend is dat er nauwelijks aanvragen voor kustvaartuigen tussen zitten. Hoeveel vaartuigen er uiteindelijk definitief uit de vloot verdwijnen hangt van de beschikbare middelen af. Er is nog een overschot op de begroting '95, maar voor de precieze omvang van het budget is het wachten op de begrotingscontrole van de Vlaamse regering.
1995 werd ingezet met 166 vaartuigen. Intussen werden reeds 17 vaartuigen geschrapt en kwam er één nieuwe eenheid in de vaart. Het vlootgetal bedraagt momenteel 150.

Voor de laatste beëindigingsronde moesten de aanvragen op 15 september binnen zijn. Tussen de 16 dossiers zitten enkele hernieuwde aanvragen waaraan vorig jaar niet kon worden voldaan. Die dossiers zullen alvast uitbetaald worden met de beschikbare 49 miljoen. Het gaat om 4 of 5 vaartuigen. Mogelijks worden ze nog voor het einde van het jaar geschrapt. Voor de afhandeling van de andere dossiers is het niet duidelijk hoeveel geld er beschikbaar is. Pas na de budgetcontrole zal bekend zijn hoeveel bijkomende middelen er beschikbaar zijn. De uitbetaling van de premies zal wellicht volgend jaar gebeuren. Globaal gaat het om 16 vaartuigen met een brutotonnage van 1.828 bt en een motorvermogen van 7.495 pk.

MOP 4: 1997-2000

Door deze laatste saneringsgolf komt de vlootcapaciteit wellicht over heel de lijn onder de MOP 3-doelstelling die eind 1996 moet bereikt zijn. De einddoelstelling van het lopende meerjarig oriëntatieplan (MOP) voor de Belgische zeevisserijvloot is:

Boomkor*	Planken	TOTAAL
19.744 BT	1.170 BT	20.914 BT
86.939 pk	5.258 pk	92.197 pk
(63.987 kW)	(3.870 kW)	(67.857 kW)

(* inbegrepen de één vaartuig voor staande netten, de N.95)

Huidige toestand (1.10.95):

21.081 BT	1.734 BT	22.797 BT
83.504 pk	5.401 pk	88.905 pk
(61.428 kW)	(3.976 kW)	(65.404 kW)

In het segment boomkorvisserij is de doelstelling inzake motorvermogen op dit ogenblik reeds bereikt. Bij de plankenvissers (bordenvisserij) is er nog een kleine overcapaciteit van 564 BT en 143 pk die na deze beëindigingsronde wellicht zal weggewerkt zijn.
Hoever de vlootcapaciteit na afwerking van de laatste ronde onder de doelstellingen zal zitten is nu nog niet uit te maken.
Gaan we van de veronderstelling uit dat die 16 vaartuigen effectief wegvallen dan komen we tot volgend resultaat:
22.797BT - 1.828 BT = 20.969 BT
(0,26 % boven MOP 3)
88.905 pk - 7.495 pk = 81.410 pk
(11,70 % onder MOP 3)
Indien het inderdaad de regel is dat de eindsituatie MOP 3 meteen de begintoestand van MOP 4 zou zijn, dan is de bovengrens van de vlootcapaciteit meteen vastgelegd. Dat betekent dat de subsidiëring van nieuwbouwprojecten voor een stuk afhankelijk zal blijven van het wegnemen van capaciteit. Dat kan nu ook door samenvoeging van meerdere vaartuigen. Het wordt misschien niet met zoveel woorden gezegd, maar als we het goed hebben begrepen komt het erop neer dat regels van de vervangingsnieuwbouw grosso modo gehandhaafd blijven. (gw)

Geschrapt in 1995

Z.5	Drakkar
O.9	Stern
Z.45	Herakles
O.49	Steve
Z.72	Aquarius
Z.114	Zeeëngel
Z.127	Brandaris
Z.128	Rembrandt
O.129	Amandine
O.192	Lydie-Madeleine
Z.201	Adriana-Maria
Z.232	Stormboy
Z.324	Wielingen
O.481	BI-SI-TI
Z.509	Telstar
N.525	Golfbreker
N.736	Lucky

In Oostende is mevrouw Marie-Jeanne Sandelé (51), echtgenote Willy Kiekens, op 29 september schielijk overleden. Willy Kiekens is de reder van de O.306 Cleaner.
De begrafenis had plaats op 5 oktober.

Dries Van den Abeele neemt roer van 'Appetit' in eigen handen

Baron Dries Van den Abeele (°Brugge 1935) controleert sinds 13 september 9% van de aandelen van het Brugse familiebedrijf *NV Van den Abeele*. De overige aandelen zitten (voorlopig nog) in handen van *BeneVent*, het investeringsfonds van *Investco-Kredietbank*. Hij is opnieuw afgevaardigde bestuurder en vermoedelijk binnenkort ook voorzitter van de raad van bestuur van het visverwerkende bedrijf, producent van de merkprodukten *Appetit*.
De aktieve Bruggeling, die zichzelf wel eens omschreef als *de visboer van de Coupure* (de volkswijk waar het bedrijf ontstond) heeft andere titels op zak. De bedrijfsleider was in betere tijden CVP-schepen voor monumentenzorg in Brugge, ijveraar voor het bouwkundig erfgoed en boegbeeld achter de vzw S.O.S. Brugge. Hij behoorde later tot de verruimers die een paar jaar geleden de overstap maakten naar de VLD en was lijsttrekker bij de jongste gemeenteraadsverkiezingen. Meer dan een gemeenteraadszetel op de oppositiebanken haalde hij er niet uit. Als auteur is hij bekend van tientallen historische publikaties, waaronder enkele niet onopgemerkt gebleven studies over de vrijmetselarij.

Het ging de laatste jaren niet goed met het oude vertrouwde Brugse bedrijf (opgericht in 1859). De exploitatie was verlieslatend. De gecumuleerde verliezen zijn intussen opgelopen tot meer dan 100 miljoen frank en overtroffen het eigen vermogen van de vennootschap. Het bedrijf kampt reeds enkele jaren met een omzetdaling en oplopende kosten. De omzet van 876 miljoen in '90 is teruggevallen tot 624 miljoen vorig jaar. Vermoedelijk steven het dit jaar op een verlies van 25 tot 30 miljoen af. De tewerkstelling slonk in dezelfde periode van 92 tot een zestigtal mensen.
Een en andere is het gevolg van onenigheid binnen de familie na het ☞

overlijden van Maurice Van den Abeele in mei 1991. Hierdoor vielen de aandelen van het bedrijf in handen van twee familietakken, vertegenwoordigd door de gebroeders Jan en Dries Van den Abeele.
Eind 1991 werd een ambitieus investeringprogramma van 120 miljoen frank opgezet met de bedoeling in 1994 een omzet van 1,3 miljard te halen. In de inrichting van twee pakhuizen in Oostende (intussen overgenomen door *Fish Express*) werd vijf miljoen gepompt en het failliete Oostendse bedrijf *Revi* werd grotendeels ingepalmd omdat Van den Abeele nu een van de grootste schuldeisers was. Om de produktiemodernizering en de nodige marketing te voeren en om extern kapitaal te introduceren was *defamiliarisering* van het aandeelhouderschap nodig. Resultaten bleven uit en de verstandhouding liet te wensen over. Eerst werd Jan Van den Abeele bedankt voor bewezen diensten en in mei vorig jaar stond Dries Van den Abeele buitenspel als voorzitter-bestuurder. Twee crisismanagers ten spijt geraakte het bedrijf niet op het goede spoor. Uiteindelijk hield ook risicokapitaalverschaffer *BeneVent* het voor bekeken en verkocht zijn minderheidsparticipatie (26 %) aan Dries Van den Abeele en enkele vertrouwelingen (o.a. VTM-programmadirecteur Guido Depraetere). Zo kon hij de andere familietak uitkopen, ook dank zij het voorkooprecht waarover hij beschikte.
Om de concurrentiekracht te herstellen en het investeringprogramma af te werken werden nu nieuwe liquide middelen ingebracht. Sluitstuk van de operatie is het aantrekken van investeerders die als minderheidsaandeelhouders willen toetreden. In dit verband zouden besprekingen lopen met een Noors en een Frans-Senegalees visbedrijf. (gw)

Bedrijfsraad: crisis

De Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij heeft vrijdag 6 september zijn leden bijeengeroepen voor een crisisberaad.

Visgroothandel Vandermaesen in Nederlandse handen

Vandermaesen NV uit het Limburgse Lummen is overgenomen door de Nederlandse *Visserij Maatschappij Kennemerland*. Vandermaesen is vooral actief op de Belgische en Noordfranse markt voor afzet van zijn marinades, mosselen, verse vis en diepvriesprodukten. Het bedrijf opende onlangs een nieuw distributiecentrum. Vandermaesen heeft een omzet van 630 miljoen frank en zit daarmee in de top twintig van de visnijverheid.
Het familiebedrijf werd opgericht in 1934 als rokerij, mosselbedrijf en bereider van marinades. De groothandel in verse vis startte pas in '76. In '90 kwam daar ook een pakhuis in de Oostendse vismijn bij. De produktiefirma *Vadema* is een volle dochter en de moedervennootschap heeft nog een participatie van 50% in het diepvriesbedrijf Al-Vries uit Maasmechelen. Vandermaesen stelt een dertigtal mensen tewerk.

BSM
Breskense Scheepsbouw
en Machinefabriek bv

DOKKING EN ONDERHOUD VAN SCHEPEN BIJ B.S.M. TE BRESKENS

KORTE VAARTIJD VANUIT DE BELGISCHE VISSERSHAVENS NAAR BRESKENS

BIJ B.S.M. KORTE LEVERTIJDEN

BRESKENSE SCHEEPSBOUW EN MACHINEFABRIEK

POSTBUS 25, 4510 AA BRESKENS (Holland)

Tel. 01172-1765 — 's avonds 01172-3642 — Telefax 1172-2421

Urkers in België

Het financieel-economisch magazine *Trends* had het in haar editie van 14 september over *Urkers in België* naar aanleiding van het bericht dat 10% van de Belgische vissersvloot in Nederlandse handen zit. *Trends* spitte het Staatsblad uit en *ontdekte* dat de Nederlanders niet alléén werken, maar dat ze Belgische steunpunten hebben. Daarbij viel onvermijdelijk de naam van Nico-Invest van Nicole Witgeers.
In een vorig nummer (3 augustus) stond reeds (*wij citeren*) **'dat Nico-Invest in de sektor bekend staat als een firma met zeer goede banden met de Nederlanders. Een voorbeeld: in augustus '94 richtten *Machinefabriek Riko en Jannes Zoer*, beide uit Urk - de Noordnederlandse vissershaven waar de kapitaalkrachtige vissers zitten - de *Rederij Zuiderhaaks* op. Adres van de vennootschap is Onderwijsstraat 105 in Knokke-Heist, het adres van Nico-Invest (nvdr: en het adres van nog een lange rij vennootschappen: Rederij Verwachting BVBA, Argo NV, El Mar NV, Twiligt NV, Sparus NV, Zeekraal NV, Immonesco NV, Rederij Het Zeepareltje NV, Rederij ter Zeevisserij Wagram NV, Rederij Van Maerlant, Rederij De Hoop, IJsbreker NV, Zevico NV en een pak andere vennootschappen uit de groep rond Nico-Invest die hun zetel op een andere adressen hebben, zoals o.m. Osmerus NV, Ammodytes NV, Rederij Condor, Limanda NV...). En Nicole Witgeers trad (treedt?) ook op als vertegenwoordigster van de Urkse reder Jan Korf, de man met een villa van 100 miljoen met verwarmde oprijlaan - omdat hij niet van sneeuwruimen houdt. Nico-Invest gaf enige tijd geleden te kennen niet verder te willen investeren in de visserijsektor wegens de slechte vooruitzichten, en ging onlangs over tot de vervroegde ontbinding en vereffening van de *Rederij Ravanna* (Z.35). Deze rederij, net als de *Rederij Nele* (Z.87), had vroeger geld gekregen van *Fishlink*, de participatiemaatschappij van de Gimv voor de visserijsektor, die zich inmiddels uit de sektor heeft teruggetrokken.**
Het maatschappelijk kapitaal van de *Rederij Verwachting* (Z.207) werd met 12,9 miljoen frank verhoogd door *Beheer Verwachting*, met zetel in Lissewege, een vennootschap van Wim Jan Langman uit Urk. In *Rederij Verwachting* was Nicole Witgeers zaakvoerster tot 8 december '94. Die 12,9 miljoen frank krijgt *Beheer Verwachting* via een kapitaalsverhoging door het in Urk gevestigde *Langman Beheer*.
En dan hebben we nog *Industrievis Urk* Holland uit Urk en de Nederlander Wouter van de Groep die in Zeebrugge de *BVBA van de Groep* hebben opgericht, een in- en verkoopfirma van vis.'
(einde citaat).
Enkele weken later focuste *Trends* opnieuw in op Urk en herhaalde nog even de geciteerde gegevens.

O 319 en UK 92 wisselen van eigenaar

De O 319 *Zeldenrust* (bouwjaar 1989, ex-BOU 319) van de NV Dirk uit Knokke-Heist (lees Jan Korf) is eigendom van geworden van de Urker reders Van den Berg en wordt ondergebracht in de nieuwe vennootschap NV Avontuur met zetel in Knokke-Heist. Jan Korf, eveneens uit Urk, nam de UK 92 *Avontuur* over. De UK 92 is een boomkorvaartuig van 34 meter (bouwjaar 1973) met een SWD-motor van 1.300 pk.

Nieuwe Z 97 naar Urk

De uitverkoop van de Belgische zeevisserijvloot zet door. Nu kwam ook de anderhalf jaar oude Z 97 *Jeanne* van de BVBA Jakoba (Roger De Graeve) in Urkse handen. De grote boomkortreiler blijft echter (met een Nederlandse bemanning) onder Belgische vlag varen, maar zal nauwelijks nog in een Belgische havens te zien zijn. Dat was nu trouwens reeds het geval aangezien Z 97 al maanden in Nederlandse havens, vooral in Breskens, aan de afslag komt.
Reder-scheepsbouwer De Graeve beheert nog twee andere vaartuigen. De Z.99 *Terra-Nova* (1991) en de naar Engeland vervlagde LT.197 *Cleopatra* (ex-Z.97) die overigens ook niet meer op de Zeebrugse visveiling te zien zijn.

O 89

Bij het bunkeren van de O 89 *Sandra* schoot een veiligheidsklep open zodat een aantal liters dieselolie op het schip en in het Oostendse visserijdok terechtkwam. Een voorval dat bij het bunkeren nog gebeurt ☞

SKB - Life Saving Equipment nv

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

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

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

— Erkend servicestation —

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

en verder zonder gevolgen blijft, ware het niet dat de politieboot, op slechts enkele tientallen meters van de O 89, bij de scheepswerf IdP, lag afgemeerd voor een klein onderhoud. Een PV werd opgesteld.

Z 39

Op zondagnacht 3 september werden vier bakken vis onderschept, die illegaal vanop de Z.39 *Zuiderzee* werden verhandeld. Controleurs van het Ministerie van Ekonomische Zaken zagen twee vishandelaars onderhandelen met de reder van de Z 39. Het is algemeen bekend dat het leegstaande pakhuis 38 in het Oostendse vismijn voor controleurs een ideaal uitzicht biedt op de verkoopvloer. Twee andere medewerkers van de handelaars onderzochten eerst pakhuis 38 op de mogelijke aanwezigheid van de controleurs. Door zich toegang te verschaffen via pakhuis 39 dat doorgang biedt tot pakhuis 38, hadden deze toch een duidelijk overzicht op de handeling. De vier mannen werden geïdentificeerd en viskist drie en vier onderschept in een mercedes bij het verlaten van de vismijn. Bij een persoon werd ook aan huis controle uitgevoerd. Ook hier werden PV's opgesteld

Veranderingen Officiële Lijst Vissersvaartuigen

AUGUSTUS 1995

Verandering adres en bijkomend telnr: ¤ O.33 Marbi, eigendom Rederij Marbi NV, Morinnenlaan 11, Bredene, tel. 059-32.28.00

Inbouw nieuwe motor: ¤ Z.34 Northern-Sky, eigendom BVBA Sunrise, Visserstraat 25, Zeebrugge — Motor Mitsubishi, 221 kW-300 pk, bouwjaar 1995. Zeebrief: 5.8.95

Verandering van lengte, Bt en Nt.: O.575 Boreas, eigendom Roma NV, Nieuwe Dokstraat 25, Oostende - L.O.A. 20,97 m., 63 Bt, 18 Nt.. Zeebrief: 16.8.95

Verandering van eigendom: ¤ Z.97 Jeanne, eigendom Jeanne NV, Zeegeulstraat 1, Zeebrugge, tel. 050-54.48.37 en 050-54.40.84. Zeebrief: 21.8.95

Adresverandering:¤ Z.571 Custos Deus, eigendom Rederij Rudo BVBA, Boomgaardenstraat 25, 8300 Knokke-Heist

Telefoonnummer wordt faxnummer: ¤ O.100 EMELIE, eigendom Vansteene Valère, Kwartelstraat 23, 8400 Oostende, tel. 059-50.63.77 wordt faxnummer 059-50.63.77

TELEX - TELEX - TELEX - TELEX - TELEX - TELE

¤ Vanaf 5 september past de Coöperatieve Visafslag Den Helder/Texel een aantrekkelijk midweektarief toe. Op dinsdag, woensdag en donderdag wordt dertig procent korting toegestaan op de afslagrechten en sorteerkosten. Hierdoor valt het kostenpercentage terug van 6 op 4 procent. Met deze maatregel wil het vismijnbestuur de aanvoer meer spreiden. Nu zit de aanvoer hoofdzakelijk op maandag en vrijdag.

¤ De ex-Z 37 *Orca*, nu VD 6 ïen eigendom van de Volendamse reder Albert Poelkamp, is opnieuw in de vaart. De Eurokotter werd eerst grondig aangepakt en vernieuwd in Urk.

¤ De beslagrechter heeft in korte tijd voor de tweede keer de O 319 *Zeldenrust* en de Z 474 *Limanda* aan de ketting gelegd in Lauwersoog na een claim van Radio Holland. Ondanks het beslag is de .474 opnieuw uitgevaren.

* Ook in Nederlandse vakbladen wordt geadverteerd voor Belgische vaartuigen. Staan alvast te koop: Z 122 *Noordster*, N 723 *Pallieter*, een niet nader genoemd kustvaartuig van 300 pk (zich wenden bij Hand in Hand, Oostende), een Belgische BVBA, eigenaar van een boomkorvaartuig van ca 30 m. en een NV uit België, eigenaar van een Eurokotter

¤ De voorbije weken werd zeer veel schol aangevoerd in Urk. Maandag 18 september sprak men er van een invasie van schol uit Denemarken aangevoerd per vrachtwagen. Op de markt verhandelde meer dan 24.000 kisten, waarvan 17.000 kisten pladijs. De vangsten van 75 vaartuigen (waaronder 35 buitenlanders) zorgde voor een dagbesomming van 4,2 miljoen gulden (76 miljoen frank).

¤ De Nieuwpoortse garnaalvisser N 12 *Arthur* (ex-Z 12 *Sabrina*) van Ronny Vanhoutte liet zich voor het eerste zien in Colijnsplaat. Het is niet het enige Belgische vaartuig dat zijn vangsten veilt in de belangrijkste Nederlandse garnaalhaven. Ook de op garnaal overschakelde kustvissers Z 80 *Silverpit* , Z 85 *Morgenster*, Z 87 *Nele*, Z 122 *Noordster* en Z 568 *Venus* kwamen er verkopen.

¤ Intermaché, een populaire keten van supermarkten (2.800 verkooppunten), heeft een rederij gekocht die jaarlijks 4.000 ton vis aanvoert. Intermaché was reeds eigenaar van een vistreiler en heeft belangen in verschillende visverwerkende bedrijven. De afdeling verse vis is goed voor vier procent van de omzet van het bedrijf.

'Graag zouden wij nog een derde belangrijk vaartuig hier aanmeren in zijn eigen historisch kader: een vissersvaartuig.
Totnogtoe zijn we er evenwel niet in geslaagd van de Belgische overheid te bekomen dat een vissersschip, bestemd voor de sloop, hier als museum en historische getuigenis van een rijk verleden, mag aangemeerd worden in plaats van onder de sloophamer aan een roemloos einde te komen.
Nochtans ligt dit ons en de ganse vissersgemeenschap van Zeebrugge en Heist nauw aan het hart.
Graag hadden wij de traditionele gebruiken van de Vlaamse visserij benadrukt en levendig gehouden rond dit historisch centrum dat wij ongeschonden voor het nageslacht willen bewaren.
Hoe kan een oude vismijn zinvol geïntegreerd worden in de rekreatiewereld als de eigen roots tot verdwijnen gedoemd zijn door de enge interpretatie van wetten en reglementen.
Mogen wij op de hulp van alle hier aanwezige fans rekenen om ons te helpen dit te realiseren?'
Uit het dankwoord van Marie-Jeanne Becaus-Pieters, gedelegeerd bestuurden van de NV Vismijnpark, n.a.v. de overdracht van het lichtischip Westhinder 2 op 28 september 1995.

Wij vernamen het overlijden van visser op rust Désiré Devinck, echtgenoot van mevrouw Florida Makelberge. Désiré Devinck werd geboren te Oostende op 8 september 1909 en overleed er op 31 augustus 1995. De uitvaartplechtigheid greep plaats op 5 september.

Op 20 september overleed te Bredene visser Francisco (Paco) Hernandez-Garcia, echtgenoot van mevrouw Angels Lucas-Diaz. De overledene werd geboren te Tenerife op 8 juni 1941. De uitvaart greep plaats op 20 september.

Uitspraken Onderzoeksraad Zeevaart

BOU 319

De BOU 319 *'Zeldenrust'* was op 11 mei 1993 uit *Rochfort* vertrokken om de visserij te bedrijven in de *Golf van Biskaye*. Op 12 mei had motorist *Romkes* een arbeidsongeval waarbij hij zichzelf met een mes verwondde aan de rechterkuit en daarbij een slagader raakte. Hij diende per helicopter overgebracht te worden naar *La Rochelle* voor verzorging.

Het slachtoffer werd niet door de schipper afgemonsterd en er werd ook geen staat van verandering van de bemanning opgemaakt. Hij verwittigde evenmin zijn reder, zodat deze geen afwijking kon aanvragen bij de zeevaartinspectie.

Het vaartuig liep op 15 mei de haven van *La Palice* binnen en vertrok opnieuw ter visserij op 17 mei. Twee dagen later legde het vaartuig terug aan in *Rochfort*.

De Raad stelt vast dat de Nederlandse schipper *Korf* gedurende 7 dagen ter visserij heeft gevaren, zonder dat de reglementair voorgeschreven motorist aan boord was en zonder ook maar enige instantie daarvan in kennis te stellen. Schipper *Korf* bevestigde tijdens de zitting dat hij er geen idee van had dat hij de reis diende te onderbreken na het arbeidsongeval, om een nieuwe motorist aan boord te nemen. Schipper *Korf*, die met een bijzondere ministeriële toelating, het bevel voert over een Belgisch visserssvaartuig, moet de Belgische reglementering toepassen zolang het vaartuig onder Belgische vlag vaart. De Nederlandse schipper *Juri Korf* werd dan ook door de Raad geschorst voor 10 dagen, periode waarin het hem verboden is op Belgische vissersschepen te varen.

Z 462

De monsterrol van de Z 462 *'Zeeparel'* had een geldigheidsduur tot 17 mei 1994. Het vaartuig vertrok op 14 mei ter visserij voor een reis die normaal 12 dagen zou duren, maar de schipper moest op 18 mei de reis al onderbreken wegens een defecte olieleiding. Het vertrok opnieuw ter visserij op 19 mei en liep de thuishaven binnen op 31 mei.

De Raad stelt vast dat de monsterrol zou vervallen zijn tijdens de normaal geplande reis van 12 dagen, maar dat deze onderbroken werd door een defect. Op 19 mei vertrok het vaartuig opnieuw ter visserij zonder dat de monsterrol werd vernieuwd.

Schipper *Reyzerhove* verklaarde dat de vervaldatum hem ontgaan was. De Raad neemt bijgevolg aan dat het niet vernieuwen van de monsterrol te wijten is aan een vergetelheid van de betrokken schipper. *Armand Reyzerhove* kwam er vanaf met een waarschuwing, maar krijgt wel de kosten van de uitspraak (5200 frank) aangeboden.

O 129

De IJslandvaarder O 129 *'Amandine'* liep op 14 mei 1994 de haven van Oostende binnen. Dezelfde dag nog werd de volledige bemanning ervan verwittigd dat ze op 19 mei om 9 uur terug aan boord moest zijn.

Met uitzondering van *Kenneth Hallemeesch*, was iedereen op het gemelde tijdstip van de partij. Betrokkene bleek niet van plan met het schip te vertrekken, ondanks herhaald aandringen van de reder. Omdat er geen bevoegde motoristen beschikbaar waren, diende de reder een motorist uit IJsland te laten overkomen. Het schip kon daardoor pas 36 uur later dan voorzien afvaren. Reder en medeopvarenden van de O 129 liepen door het onverantwoord gedrag van de betrokkene een ernstig financieel verlies op. De reder legde dan ook klacht neer tegen betrokkene en eiste ook vergoed te worden voor het financieel verlies.

Kenneth Hallemeesch, houder van een vergunning van motorist 120 pk. werd in fout gesteld en oor zes maanden geschorst.

O 89 Sandra

Franky Steyaert werd op 25 mei 1994 te Liverpool als schipper aangemonsterd op de O 89 *'Sandra'* in vervanging van zijn broer, die samen met nog twee andere bemanningsleden in verlof ging. Op 28 mei diende assistent-motorist *Devaux* vervangen te worden wegens ziekte. De uiteindelijke bemannig bestond toen uit: schipper *Franky Steyaert*, houder van een brevet van schipper ter kustvisserij, daar waar een brevet van schipper ter visserij vereist is; stuurman *Glenn Serlez*, houder van het certificaat van bekendheid, daar waar minimaal het getuigschrift van aspirant-schipper ter visserij vereist is; matroos *Bryan Maes*, houder van het certificaat van bekendheid; matroos *Marnix De Grootte*, houder van het certificaat van bekendheid; motorist *Patrick Desaever*, houder van het brevet van motorist ter kustvisserij, daar waar het brevet van motorist vereist is; assistent-motorist *Gino Desaever*, houder van een vergunning van motorist 120 pk.

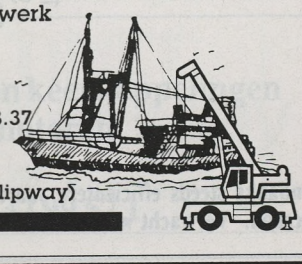
De Raad stelt vast dat drie van de vijf bemanningsleden niet voldoende bebrevetteerd waren, bovendien zijn het juist diegene waarvoor wettelijk bepaalde brevetten voorgeschreven zijn, dus de belangrijkste. Schipper *Franky Steyaert* werd daarom door de Raad voor 5 dagen geschorst.

Robert Coelus

Verheye Joël n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk

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

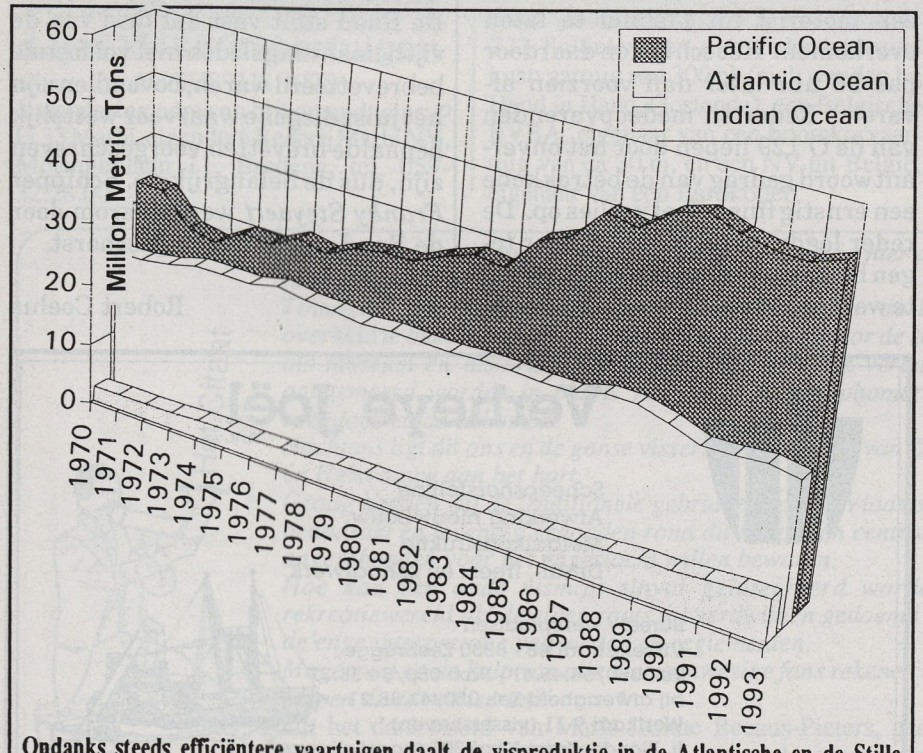


De visserij in de XXIste eeuw

Liever minder, maar beter

DE VISSERIJ IN de XXIste eeuw: het blijft koffiedik kijken... of toch weer niet, want de tendenzen zijn nu al duidelijk zichtbaar.
Zolang er kustbewoners zijn zal er gevist worden, zoveel is zeker. Dat de visserij er in de volgende eeuw toch weer heel anders zal uitzien dan hetgeen we tot vandaag gewoon zijn, is ook een feit. Waar 'onze' eeuw de visserijgeschiedenis zal ingaan als deze van de alsmaar toenemende produktiviteit, dan zullen de vissers van de XXIste eeuw daar alvast de gevolgen van dragen.
Een blik in onze glazen bol!

Greenpaece mag in elk geval met de eer gaan lopen. Haar spectaculaire akties hebben ons bewust gemaakt van het fenomeen van de overbevissing. Voor deze milieu-organisatie is het (zoals altijd trouwens) heel simpel: er zijn teveel vissers (1) die op teweinig vis jagen! Greenpeace heeft echter het gelijk van de cijfers aan zijn kant. *'Greenpeace verwijst daarbij naar de cijfers van de Wereldvoedselorganisatie (FAO). Op veertig jaar tijd steeg de visvangst van 20 miljoen ton in 1950 tot 80 miljoen ton in 1990. Sindsdien daalt het globale cijfer: volgens de FAO is die daling te wijten aan overbevissing. De FAO voorspelt dat er tegen het jaar 2000 25 miljoen ton vis te weinig zal zijn: de vraag van de alsmaar stijgende wereldbevolking zal het aanbod van de vis overtreffen. De eerste slachtoffers daarvan worden de armen, vooral in de ontwikkelingslanden.'* (2). Men schat dan ook dat het aantal beschikbare vis per wereldbewoner tegen 2030 gedaald zal zijn tot 11 kg, waar dat in 1989 nog 19 kg was (3).
Andere bronnen spreken dit verhaal niet tegen. Het Amerikaanse *Worldwatch Institute* publiceerde een rapport waaruit blijkt dat in de periode 1970 - 1990 het aantal grote visservaartuigen in de wereld verdubbelde van 585.000 tot 1,2 miljoen. De visvangst *daalde* echter in de jongste jaren, zo zegt het rapport, vooral omdat de grote visservaartuigen op grote, haast industriële wijze te werk gaan, waardoor de overbevissing een feit geworden is (4). De situatie is duidelijk: er komen altijd maar modernere en grotere schepen die *in totaal* wel minder vis aan wal brengen dan hun kramieke voorgangers; het lijkt tegenstrijdig, maar het is niet anders.
De kritiek is niet het voorrecht van de milieuaktivisten gebleven. Ook de reders ter zeevisserij weten dat de situatie scheefgegroeid is: *'Een blik op het cijfermateriaal leert ons met betrekking tot de visserij op wereldschaal dat deze sector vanuit ecologisch en bedrijfseconomisch oogpunt onaanvaardbaar werkt. De visserijsector zal waarschijnlijk tot de minst rendabele bedrijfstakken behoren. De efficiënty van de huidige manier van werken moet dan ook meer dan ooit in vraag worden gesteld.'* (5).
Of die reders in het huidige economische systeem ook de mogelijkheid hebben om de *'de huidige manier van werken'* in vraag te stellen is een ander paar mouwen. Streeft deze economie immers niet voortdurend naar olympische prestaties: *hoger, verder, sneller!*? En is het niet deze logica die ons naar de overbevissing geleid heeft? Tot nader order zal de op gang zijnde evolutie nog enige tijd voortduren. En de jongste maatregelen van bijvoorbeeld de Rederscentrale wijzen erop dat het ook dicht bij huis de bedoeling blijft om de visvoorraad zo efficiënt mogelijk boven te halen: de ombouw van eurokotters tot flauwe-garnaalvissers, de pogingen om de 1200 pk-grens te doorbreken, de vorming van groepen om de quota zo rendabel mogelijk op te vissen...



Ondanks steeds efficiëntere vaartuigen daalt de visproduktie in de Atlantische en de Stille Oceaan. Verwacht wordt dat de Indische Oceaan volgt: overbevissing is de oorzaak.

Vissen in overbeviste zeeën

De situatie zal zelfs nog verergeren, vooral omdat het een menselijke eigenschap lijkt te zijn, dat we niet echt iets doen voor we tot op de bodem van de miserie gegaan zijn. In afwachting van de XXIste eeuw zullen er bijgevolg quota zijn — en de zoektochten om die quota te negeren — ruzies tussen vissers over de verdeling van de kleiner wor- ☞

dende koek en visserijoorlogen tussen naties over hetzelfde probleem. De visserij in de XXste eeuw, dat is natie tegen natie, veiling tegen veiling, schip tegen schip. Die overlevingsstrijd is maar vol te houden als er gerenoveerd, gemoderniseerd, gerationaliseerd wordt. Alleen efficiënte vistechnieken, efficiënte vaartuigen en efficiënt geleide rederijen houden dat vol. Probleem echter is dat de huidige vissersvaartuigen nu reeds **tè efficiënt zijn voor de natuur** waarvan het moeten hebben. Om het eenvoudig te stellen: de visvoorraden in de wereld zijn geen partij meer voor de moderne vissersvaartuigen.
De conclusie is duidelijk. De visserij in de XXIste eeuw zal gedomineerd worden door het fenomeen van felgeminderde voorraden.

Vissen van de boerderij

Daarnaast is de aquacultuur aan een reusachtige sprong voorwaarts begonnen. De wereldproduktie van visprodukten (visvangst en aquacultuur samen) heeft in 1993 voor het eerst de 100 miljoen ton overschreden, maar de toename dient vrijwel geheel op rekening van de aquacultuur geschreven te worden, een industrie die nu al goed is voor een produktie van 16 miljoen ton (6). De stijging is spectaculair: jaarlijks is er 9% meer aquacultuurvis te koop. Er wordt jaarlijks voor 300.000 à 400.000 ton zalm gekweekt, dat is al een vierde van de wereldproduktie en maar liefst 90% van de Atlantische produktie. Scampigarnalen in kustvijvers staan op 700.000 ton, een derde van de wereldproduktie... Dat is allemaal gerealiseerd op 15 jaar tijd! *'De aquacultuur zal onvermijdelijk groeien en de visserij zou ermee moeten ophouden deze industrie als een concurrent te zien die tegelijk veracht en gevreesd mot worden. De ontwikkeling van de aquacultuur loopt parallel aan deze van de visserij en de vissers zouden er zo vlug mogelijk moeten aan deelnemen,'* zo meent Australische visserijdeskundige *Terry Gorman* (7).

De bakens

Daarmee zijn de bakens voor de XXIste eeuw uitgezet. Onze overbevissing laat onze nazaten-vissers relatief weinig vis over, een produktie die op de markt de vergelijking zal moeten doorstaan met de kwaliteit die de 'farms' leveren.
De visser van de XXIste eeuw zal bijgevolg minder op hoeveelheid gericht zijn, en méér op kwaliteit. Zijn motto zal — noodgedwongen — zijn: liever minder, maar beter!

Flor Vandekerckhove

(1) Men schat dat in de wereld 15 tot 21 miljoen vissers aan het werk zijn op zo'n drie miljoen vissersboten
(2) Vandaele, J., *Visserij dreigt naar de haaien te gaan*, De Morgen 14 januari 1995 pag. 40.
(3) *Greenpeace over overbevissing*, in Winden nr 186.
(4) Weber, P., *Rapport Worldwatch Institute*, 1994, geciteerd in HVB VIII, 1994 pag. 13.
(5) Floorizoone, D., *Visserij op wereldschaal: ecologisch en economisch onverantwoord...?*, in Informatieblad van de Rederscentrale nr. 6 van 31 maart 1995, pag. 4.
(6) *Aquacultuur moet redding brengen*, HVB V, 1995 pag. 43, waar geput werd uit FAO yearbook, FAO Fisheries Series no 44. (Voor België te koop bij M.J. De Lannoy, Koningslaan 202 te 1060 Brussel.)
(7) Gorman, T., *Fishing in the 21st Century*, Fishing Boat World, augustus 1995, pag. 8.

Renaud steeds bereikbaar: semafoon 07 / 32 99 57 1

Scheepsdiesel
RENAUD
BVBA Vantorre- Devinck
snelle service & voordelige tarieven
H. Baelskaai 8, 8400 Oostende
Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

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

Brieven

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

Vissersvrouw protesteert (I)

Met veel aandacht heb ik de open brief gelezen die door een vissersvrouw in uw blad gepubliceerd werd (HVB 1995 IX pag. 18). In dat schrijven wordt verwezen naar de Maritieme Ombudsdienst als sociaal pleiter voor de reders. Terecht merkt briefschrijfster op dat wij de kaart trekken van de ondernemers en dit omdat deze mensen ook instaan voor de werking van onze organisatie
Niettemin wil ik toch op een aantal van de opmerkingen dieper ingaan.
In de visserij is het verschil tussen de werknemer en werkgever zeer klein. Beiden zijn, zoals briefschrijfster weet, afhankelijk van de vangsten en veilingsprijzen. Het enige verschil zit hem erin dat een visser op een gegeven moment beslist om te investeren in een schip en zodoende reder wordt. Dit gebeurt echter niet zonder risico; dat heeft het verleden reeds meermaals bewezen. Mede daarom moet een reder er steeds voor zorgen dat hij een zekere reserve aanlegt.
Deze reserve is nodig om te overleven in minder goede tijden zoals nu. Ook vissers moeten dergelijke reserves aanleggen omdat ook hun financieel lot verbonden is aan de veilingklok. Ik zie dus weinig verschil tussen de noden van de vissers en deze van de reders. Waarom is er dan een kloof? De visserij zou één grote groep moeten zijn waar ze in Brussel rekening mee moeten houden. Nu leeft men in de visserij verdeeld en vol eigenbelang.
In de brief wordt op een bepaald ogenblik zelfs over sociaal onrecht gesproken, met het voorbeeld van een reder die z'n schip verkocht en dit slechts één dag op voorhand aan de bemanning zou hebben meegedeeld. Ik moet toegeven dat dit niet erg mooi is, maar je mag dan ook niet iedereen over dezelfde kam scheren. Het komt echter ook (en hoe langer hoe meer) voor dat een bemanningslid op de dag van afvaart z'n kat stuurt naar het schip; en daarmee ook meteen het hele bedrijf plat legt. U zal het met me eens zijn dat dit ook niet kan.
Kortom, de relatie tussen vissers en reders is een kwestie van geven en nemen die niet vergelijkbaar is met eender welke andere job. Ik pleit dan ook voor een *samen streven* naar een beter sociaal en economisch visserijbeleid voor zowel de matroos, machinist, schipper of reder.
We moeten dit niet op de eerste plaats onderling uitvechten, maar samen naar boven toe het overheidsbeleid helpen bijsturen.
Daar moeten we werk van maken ..... samen!

G. Deman, Heist

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

Vissersvrouw protesteert (II)

Ik ben het niet gewoon om brieven naar kranten te schrijven, maar 'Vissersvrouw protesteert' heeft me toch in mijn pen doen kruipen. Mijn grootvader had een schip in Oostende en ook mijn vader was reder. Zelf ben ik altijd een gewone visser geweest. Ik weet dus zo'n beetje waarover ik spreek.
Ik wil alleen maar enige ervaringen uit mijn vissersloopbaan meedelen. dan kunnen de lezers zelf wel oordelen of de vissersvrouw gelijk heeft.
1. Als we een vaartuig moesten opslepen heb ik, gewone visser, daar nooit één frank voor gekregen. Toch heb ook ik verlies geleden, want intussen kan je niet vissen en zoals je weet worden vissers op procent betaald. Eerlijk?
2. Ik voer eens op een vaartuig toen er beslist werd dat we de volgende reis met twee vaartuigen zouden trekken. Ik moest dus aan de wal twaalf dagen werken om alles in orde te brengen èn voor het eerste schip èn voor het ☞

tweede dat nog op zee was. Ik was gedurende al die tijd zogezegd *standby*. Ik was al weer op zee toen 'de dop' contact opnam met een van de reders omdat men daar vond dat stempelen en werken tegelijk niet kon. Toen ik terug uit zee kwam, kreeg ik daarom van de reder ontslag. Ik had meteen geen recht op dop, ik kreeg geen drinkgeld van de reder en verloor door het voorval blijkbaar ook meteen alle recht op alle extra's voor die reis. Zo doen sommigen dat!

3. Ik voer ooit op een vaartuig als machinist. Ik moest echter ook het werk op dek doen en wacht lopen. Ik zegde de reder dat hij voor wat dat wachtlopen de scheepsjongen maar moest inschakelen. OK, zegde die. We voeren terug naar huis. Ik 'kreeg de bons' en werd voor 13 weken geschorst. Dank u wel.

4. Ik voer als machinist, maar als er volk te kort was, voer de eigenaar mee als machinist. Dan werd ik telkens weer als stuurman ingeschreven en verloor dus telkens 1,50%! En nog iets: elke reis kregen wij een beetje zwart geld, laat ons zeggen dat er nog geen 20.000 frank te verdelen was onder heel de bemanning. Ik had echter dezelfde naam als de zoon van de reder. Een vishandelaar had dat niet door, dacht dat ik de rederszoon was en overhandigde mij 87.000 frank zwart geld! Van profiteurs gesproken.

De visser is een sukkelaar en hij kan zich niet genoeg verweren tegenover zijn baas. Hoe veel of hoe weinig hij ook krijgt, het zijn altijd de overschotjes.

F. Pyson, Nieuwpoort

Maritiem patrimonium

Het *Heemkundig Museum Sincfala voor Polder en Visserij* zoekt alle informatie over het vissersvaartuig O 32 *'Camille-Raymond'*, nu genaamd *'de Jessica'*. BRT 18.42, netto 3.42. Het vaartuig werd gebouwd in 1935 op de scheepswerf (nr 4) van E. Crabeels, Vaartblekersstraat 12 te Oostende. De motor was toen een Kromhout 40 pk, nummer 2911, ook van 1935. Later werd de motor vervangen door een ABC van 60 pk (nummer 5195) uit 1942 en nog later door een motor GM 75 pk uit 1950. In dat jaar was Prosper Schram de eigenaar van het schip. In 1962 werd het schip uitgereed door Van Geluwe-Wed. Schram P.

Al wie meer informatie over dat vaartuig kan verstrekken: vroegere eigenaars, mensen die meegevaren hebben en/of die er verhalen over kunnen vertellen... zijn van harte welkom of ze kunnen ons schrijven. Ze krijgen zeker een briefje terug.

U kan ons elke werkdag tussen 8 en 12 uur bereiken in het museum Sincfala, Pannestraat 140 te 8301 Knokke-Heist. Faxen of telefoneren kan op nummer 050 / 51 49 73.

G. Deygers, Heist

Rechtzetting

In mijn bijdrage over de visverkopers van de Roeselaarse Nieuwmarkt (HVB VII, 1995 pag. 38 e.v.) sloop een fout. Ten onrechte zegde ik dat het tot 1863 duurde vooraleer de spoorweg tussen Blankenberge en Brugge aangelegd was. Deze spoorweg was echter al in 1847 gereed.

J. Klausing, Oostende

N.V. MULTINET

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

'Sportvissers' in de vuurlijn

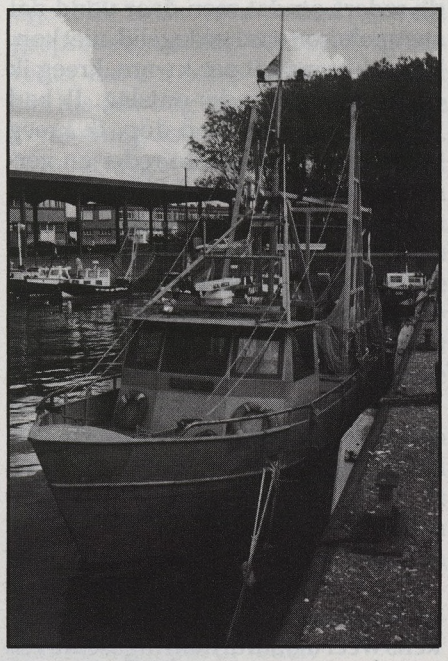
SINDS JAAR EN dag is de *sportvisserij* een doorn in het oog van de beroepsvissers. Daarbij wordt steevast een onderscheid gemaakt tussen 'echte sportvissers' en 'zogenaamde sportvissers'. Deze laatsten onderscheiden zich van de eersten doordat ze hun inkomsten regelmatig en ruim aanvullen met de opbrengst van hun 'zwart' verkochte vangsten. *'Dat is geen sport meer, maar commercie'*, zo heet het in visserijkringen, *'en nog oneerlijke concurrentie ook, want de zogenaamde sportvissers moeten geen rekening houden met de vele wetten, reglementeringen en bijdragen waaraan wij moeten voldoen'*.

De yolle 3520 Erna. (foto Daniël Pots)

Geert Deman van de inmiddels goed ingeplante Maritieme Ombudsdienst heeft het fenomeen naar eigen zeggen onderzocht. *'Uit ons onderzoek blijkt,'* zo stelt Deman in een persbericht terzake, *'dat tijdens de visrijke periodes (juni tot oktober) de sportvissers met zo'n honderd schepen bijna 1 ton vis of garnaal aan land zetten'*. Let wel: die sportvissers zetten met z'n honderd niet samen één ton aan wal, maar één ton per schip, zo blijkt uit het onderzoek.

Cijfers

Deman: *'Wij hebben dus moeten vaststellen dat de sportvissers samen zo'n 90 à 100 ton vis en garnaal per jaar aan land brengen'*. Honderd ton, dat is wat! Verder zocht hij uit dat dit soort visserij vooral bedreven wordt door uitkeringsgerechtigden die op deze manier een aardige frank bijverdienen. Deman spreekt van meer dan 20.000 frank per dag. Kloppen die cijfers? We hopen maar dat Deman meer aandacht besteedt aan zijn onderzoekswerk dan aan zijn persbericht, want dat laatste is toch weer, laat ons zeggen, merkwaardig. Het heet dat sportvissers de vis aan land brengen *'door het ontbreken van enige handelsvergunningen'* daar waar je zou denken dat ze dat doen door de vis van boord weg te halen. Ook omdat het *'meerdere malen keren* (sic) *om uitkeringsgerechtigden'* gaat moet er gereglementeerd worden en wel *'in vergelijking Vergelijkbaar* (sic) *met de ons omringende landen'*. Tja?! De cijfers van Deman zullen echter wel enig licht op de omvang van het fenomeen werpen. We herinneren ons immers de parlementaire vraag van de toenmalige senator Michiel Martens aan de al even toenmalige minister van verkeerswezen Coëme



De *Saeftinghe*, geschrapt te Boekhoute, ingeschreven te Oostende. (foto Daniël Pots)

(zie HVB III, 1993 pag. 35). Martens had het toen over de *'piratensportvissers'* die zich van de echte sportvissers onderscheiden doordat ze *'per jaar zo'n 150 maal in zee gaan en daarbij zelfs binnen een afstand van 200 meter van de laagwaterlijn vissen op grote hoeveelheden vis, die vaak honderden kilo's kleine kabeljauw of garnalen bedragen'*. Honderden kilo's per dag! De cijfers van Martens zetten deze van Deman in de schaduw: zogenaamde sportvissers gaan in de versie Martens in zee om vaak met *'honderden kilo's'* terug te komen. Zelfs als we die honderden kilo's terug brengen tot honderd, dan geeft dat een totale jaarlijkse produktie van 15 ton. Als er honderd 'piratensportvissers' zijn, dan is dat goed voor 1 500 ton (!) vis/garnaal die verder in het zwart verkocht wordt aan winkeliers, restaurateurs en partikulieren.

Namen

Wat er ook van zij: met lede ogen zien vooral de kustvissers hoe goed uitgeruste *sportvissersvaartuigen* afgeladen vol garnaal thuiskomen. Dat die vangsten niet voor eigen ☞

Zullen echte sportvissers het slachtoffer worden (foto Daniël Pots)

consumptie dienen, is een publiek geheim. (Overigens is dat ook geen fiscaal geheim, want een aantal sportvissers worden daar wel degelijk op belast.)

Een kustvisser uit Blankenberge die beweert *'in naam van alle kustvissers'* te spreken, schreef een brief waaronder de registratienummers prijken van de Z 544, Z 582, Z 403, Z 586, Z 300, Z 88, Z 548, Z 568, Z 28, Z 580, BOU 24, BOU 136, A 2, BOU 133 en BOU 11. (Die brede rugdekking laat spijtig genoeg nòg niet toe dat deze man zijn naam onder de brief zet. De brief is gericht aan Deman die een copie ervan insloot bij zijn persbericht. Laten we de briefschrijver aan het woord: *'Dat de sportvisserij lonend blijkt te zijn zal ik uitleggen. Het vissersvaartuig BOU 4 werd onlangs door Fishlink aangekocht, de vislicentie werd verkocht aan Nederland en de boot (14 meter en 130 pk) wordt nu omgebouwd tot een zogenaamde sportvisser. Ook de K13 en de BOU 132 varen nu als sportvisser; de BOU 139 ligt te wachten tot wanneer hij door een sportvisser gekocht wordt. Door die ellendige sportvisserij ligt nu trouwens ook de BOU 136 te koop en hetzelfde geldt voor de N 49* Steve *(300 pk!). Uiteraard heeft elkeen recht op zijn ontspanning, ook sportvissers hebben dat, maar vissen met sleepnetten van 5 tot 16 meter breed, dat is geen sport meer, maar* ***geldvisserij****.*

Er zijn nu nog acht garnaalvaartuigen in Zeebrugge. Momenteel zijn er 156 geregistreerde sportvissersboten ingeschreven in Oostende, Blankenberge, Zeebrugge en Nieuwpoort'.

Wie wèl zijn naam onder een stuk over de zogenaamde sportvisserij wil zetten is onze medewerker Daniël Pots. Meer zelfs, in een briefje dat hij bij zijn verslag voegt stelt hij: *'Hopelijk wordt dit gepubliceerd. Is HVB een blad dat durft zoals onze hoofdredacteur soms beweert of is het een salonblad* (sic) *zoals toch redelijk veel lezers er over denken...'* (Het antwoord daarop vindt u in het editoriaal).

Daniël Pots: *'De N 49* Erna *ruilde zijn registratienummer in voor de registratie als vrijetijdsvisser (yolle) 3520. De bokken zijn van het schip verwijderd en het is omgevormd tot een hektreiler met een net voorzien van wekkers; net dat bezwaarlijk als een vrijetijdsnet kan aangezien worden. Het vaartuig wordt momenteel gevoerd door één van de beste, nog aktieve, vissers van de vloot.*

Ook de tot 5 september 1995 te Boekhoute geregistreerde, maar nu te Oostende ingeschreven, Saeftinghe, *eigendom van een bediende bij het loodswezen te Vlissingen) ligt vele vissers zwaar op de maag. Omdat er op de Schelde niet voldoende vis en garnaal meer aanwezig is, kwam het schip naar Oostende afgezakt.'*

Volgens Daniël Pots is het helemaal geen nieuw fenomeen: *'In het verleden hebben bijna altijd vrije-tijdsvissers gevist die de beroepsvissers evenaarden. Zo kenden we te Oostende bijvoorbeeld de* Fury *(afgebroken), de* Norbert *(eigendom van een industrieel uit het binnenland en gevoerd door een IJslandschipper; nu te koop gesteld) en de* Sloeber *(gevoerd door een IJslandschipper en een machinst-handelaar, nu omgebouwd tot yacht). Deze vaartuigen konden in omvang echter nog als vrije-tijdsboten beschouwd worden. Vandaag is dat wel anders. De* Erna *kan de vergelijking met verschillende kustvissers doorstaan en de* Saeftinghe *evenaart bijvoorbeeld de N 64* Black Jack'.

Maatregelen

Gelukkig weet iedereen ook hoe het probleem opgelost moet worden. De onbekende briefschrijver die hoger aan het woord kwam, wijst erop dat sportvissersvaartuigen in Nederland een net slepen dat maximaal twee meter breed is. Deman wil de visuren en de vangst van de sportvisserij beperkt zien, hij wil ze verbieden op quotavis te jagen, het materiaal aan boord moet beperkt worden, de vaartuigen moeten gecontroleerd worden op veiligheid en tenslotte moet het vermogen van de sportvissers maar eens goed bekeken worden. Pots haalt tenslotte het voorbeeld van Groot-Brittannië aan waar de sportvissers niet alleen geregistreerd zijn, maar ook bekend staan als 'part-time visser' en bijgevolg onder een soort quotasysteem vallen.

Flor Vandekerckhove

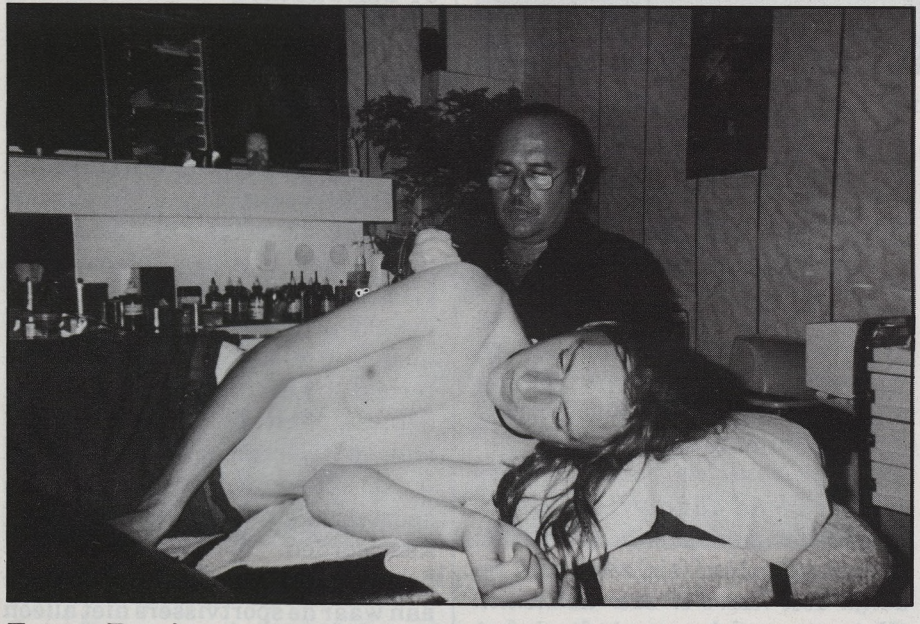
KLEINE VISWINCH TE KOOP. Merk Brusselle. Twee trommels en 2 x 300 meter kabels van 1/2 duim. Als nieuw. Tel.: 050 / 31 45 54.

GARNAALVISSERS-VAARTUIG BOU 136, motor Cummins 195 pk, met Scheldevergunning. 17 meter lang, visklaar, in perfecte staat. Inlichtingen (na 16 uur) op 050 / 41 84 16.

Robert Mylle alias Tattoo Bertje:

'Zolang er cultuur is, zal er tatoeage zijn'

IK STA IN de werkkamer van de Oostendse meester-tatoeëerder Tattoo Bertje en voel me niet erg 'op mijn gemak'. De studio in de Oostendse Amsterdamstraat oogt geheimzinnig. Alles lijkt er klaar te staan voor een ritueel. Wanneer Bertje binnenkomt vult hij het vertrek met zijn indringende persoonlijkheid, en dat verhoogt de spanning, want hij lijkt zo'n beetje op een indiaanse medicijnman: hij-die-prikt-met-de-naalden. Maar naarmate het gesprek vordert, geraak ik vertrouwd met de omgeving die uiteindelijk in weinig blijkt af te wijken van een kapsalon. Is hier een veredelde schoonheidsspecialist aan het werk of een kunstenaar?



Tattoo Bertje neemt een jongeling onder handen: wordt het een slagschip dat onder het vuurtorenlicht de ondergaande zon tegemoet vaart, terwijl aan de einder een octopus zich uit de voeten maakt? Of wordt het gewoon een konijntje?

Robert Mylle (49) is in Zandvoorde geboren. Na een opleiding aan IBIS, waar hij het diploma van aspirant-schipper en machinist 250 pk haalt, begint hij zijn carrière in de IJslandvisserij.

Aan boord tatoëert hij zijn makkers. Dat is toen nog een hobby, maar niet zo heel veel later zal hij er zijn beroep van maken. Drie jaar visserij wordt door twee jaar koopvaardij gevolgd. Maar dat alles is alleen wachttijd.

Het zat trouwens in de familie, want grootvader was ook al tatoëerder van beroep en reisde toentertijd reeds door Europa en Amerika, her en der mensen voor de rest van hun leven van ankers voorziend en van inscripties als: *Rita, for ever*. Vader was scheepstimmerman bij Deweerdt en Panesi, maar ook hij kon het tatoeëren niet laten.

Het is dus bij de Mylles gewoon een familiezaak. Het gebruik van naalden wordt overgedragen van vader op zoon (en nu ook van vader op dochter, maar dat is een ander verhaal). En 'Tattoo Bertje' (naam die hij van de vissers krijgt als hij nog vaart op de visbakken) overtreft zijn voorvaderen. Dat daar veel werk, lering en training aan vooraf gaat, blijkt ook al doordat Robert op 20-jarige leeftijd gaat studeren in Japan. Hij verdiept er zich naar eigen zeggen in Japanse kunsten, taal en tatoeage.

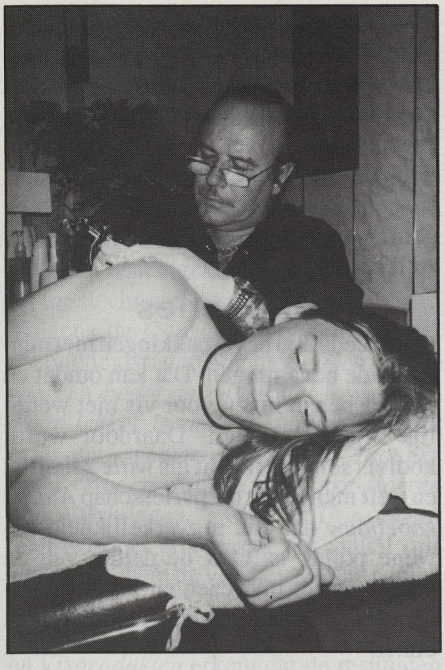
Als hij 22 jaar is vinden we soldaat-milicien Robert Mylle terug bij de para's — dat andere milieu waar tatoeëren gelijk staat aan ademen. Met de gevechtstroepen verblijft hij negen maanden in Kongo. Hij werkt intussen verder aan zijn persoonlijke ontplooiing en leert, leert, leert. Bertje: *'In de wereld kan ik nu wel mijn plan trekken, want intussen spreek ik niet minder dan een twaalf talen, waaronder drie Kongolese'*. En da's niet alles: *'Om mijn techniek te perfectioneren ging ik ook vier jaar medische studies doen op de universiteit van Amsterdam en ook daardoor kan ik nu met laserapparatuur werken. Ik volgde ook de kunstacademie te Oostende en het schilderen is voor mij inmiddels meer een prettige hobby geworden'*.

Na zijn legerdienst begint hij full-time te tatoeëren en doet dat zelfs lange tijd in Amerika. In 1974 heeft hij zich uiteindelijk toch genesteld in Oostende om er zijn praktijk uit te oefenen. Met succes. Nu behoort hij tot de top-tatoeëerders van Europa en zelfs van de wereld. Tattoo Bertje kan dat bewijzen: negen keer Europees kampioen, drie keer wereldkampioen ('76 in Sacramento, '83 in Long Beach, '91 te Parijs. Het eerstvolgende W.K. is op 11 en 12 november in het Boudewijnpark te Brugge, voor Bertje een thuiswedstrijd als het ware). Dat alles betekent niet dat Bertje naar niemand opkijkt. Don Ed Hardey beschouwt hij als de absolute wereldtop. Don Ed is zo groot dat hij het beneden zijn waardigheid acht om aan de competitie deel te nemen.

Vissers en sterren

Eertijds kwamen zijn klanten voor 90% uit de visserij. Nu bestaat 80% van het clienteel uit buitenlanders. Zijn daar bekenden bij, zo willen wij weten, ministers en dat soort volk? Bertje: *'Ach jongen, moest je weten wie hier allemaal over de vloer gekomen is... Maar ik heb ook mijn beroepsgeheim en van velen mag het gewoon niet geweten zijn: toatoeages staan namelijk soms op de meest indieme plaatsen. Ik respecteer dat. Maar er zijn een hele hoop bekende*

☞

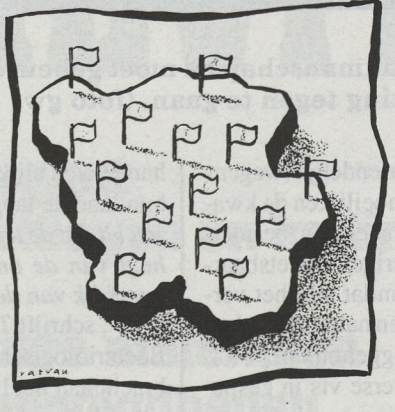


Bertje: 'Ik heb hier al een hoofdredacteur van een uitstekend blad onder handen genomen, en ook al zijn kinderen'.

namen die ik wèl kwijt kan. Houd je vast: Paul MacCartney (in 75), Ringo Star (in 75; een vallende ster op zijn linker bovenarm, Stray Cats, Hans De Booy, Rob De Nijs (3x), Johnny Hallyday (in 88), Charles Trenet...'.
Bertje: *'Vissers hebben hun eigen voorkeur: zeemansgraf, symbolen van liefde, hoop en geloof, zee en vuurtoren, octopussen, vikingschepen, de tekst 'In Memory of Mother and Father', en 'In Memory of...' en vul dan maar in: vergane schepen of vrienden. Bij de koopvaardij zijn vooral tropische gezichten in trek en bij de marine zijn dat anker en initialen. De tekeningen zijn zeker niet streekgebonden: over de hele wereld wordt hetzelfde getatoeëerd'.*
Tatoeage gebruikt hij ook voor 'medische doeleinden', zoals bijvoorbeeld het verwijderen van wijnvlekken.
Kost dat nu veel, zo vragen wij uiteindelijk en dat blijkt mee te vallen: voor 2.000 tot 5.000 frank kan je al met een fatsoenlijke tatoeage naar huis. 2.000 frank voor iemand die nog veertig jaar te leven heeft, maakt uiteindelijk maar 50 frank per jaar en voor die prijs kan je het zelf niet doen... toch zeker niet zo mooi als Bertje dat doet. 'Tatoe Bertje' ontwerpt ook zelf tekeningen of je kan je eigen inspiratie aan de meester opleggen. Wie zijn bovenarm getooid wil zien met pakweg een afbeelding van premier Dehaene betaalt gegarandeerd meer en die moet eerst een en ander met Bertje afspreken, want Dehaene is extra werk en intussen zit de wachtkamer vol mensen die al lang tevreden zijn met een standaardkonijntje of een door-de-weeks-bloot wijfie.
De boel floreert bij Bertje en hij heeft er ook voor de toekomst een goed oog in. Bertje: *'De Egyptenaren tatoeëerden zich al 4000 jaar voor Christus en zolang er mensen zijn zal er cultuur zijn, zolang er cultuur is, zal er tatoeage zijn'.*

De huid verkopen vooraleer...

Bertje is een gelovig man van het soort dat het van de reïncarnatie moet hebben. Gelukkig heeft hij in het hiernamaals zijn huidig lijf niet echt meer nodig want heel zijn getatoeëerde huid is nu al verkocht! Bertje: *'Mijn lichaam wordt na mijn dood naar Japan gestuurd. Daar word ik dan vakkundig gestroopt. De huid blijft in Japan en de rest wordt naar Oostende terug gestuurd om hier begraven te worden. De huid wordt in Japan tot leder verwerkt en uitgestald in een museum te Tokio (gesticht door keizer Hirohito). Daar hangen nog zo'n 3000 tot 5000 getatoeëerde mensenhuiden'.* Maar Bertje verwittigt ons: *'Het is een museum waar niet zomaar iedereen binnenraakt'.* Wij geloven hem maar al te graag. Voor de rest moeten wij toegeven dat Bertje geen mens zoals een ander is. Een gewoon mens laat zijn kinderen een huis achter of een pakje schulden. Niet zo Bertje: *'Het bedrag dat ik voor mijn huid krijg, gaat naar mijn kinderen'.*
Binnen afzienbare tijd zullen we het allemaal in zijn eigen woorden beschreven zien, want Robert Mylle heeft zich achter de schrijftafel gezet. Hij werkt aan een boek dat alleen maar de titel 'Tattoo Bertje' kan dragen, dat omzeggens 900 bladzijden dik zal zijn en dat tegen volgend jaar in november de markt zal overspoelen. Wij zullen het met interesse lezen want Bertje is zijn vissers niet vergeten. *'Weet je,'* zo vraagt hij bij het afscheid, *'welk liedje de visser Fons Burke altijd zong op verre IJslandse visgronden?'* Ik weet het niet, maar Bertje wel: *'Hear my song, Violetta.'*
Ik zou zeggen: 'Violetta for ever' en zet er meteen maar een anker bij.



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

TEST AANKOOP KEURT VISFILETS

'Verse vis' vers genoeg?

EEN VERSE VIS heeft bolle ogen, een zwarte pupil en een doorschijnend netvlies. U koopt een goede vis als de kieuwen donker- of helderrood zijn en de huid glanzend is. De aanwezigheid van bacteriën wordt verraden door een rotte-visgeur. Voor vis die stinkt kunt u beter uw neus ophalen.' Met deze en andere bekende tips pakken zowel *Test Aankoop Magazine* als de Nederlandse *Consumentengids* uit. Beide bladen gaan in hun jongste nummer opnieuw op visonderzoek (*).*Test Aankoop* onderzocht of diepvriesfilets bacteriologisch zuiver zijn en keurde en proefde diverse verse visfilets.'

Visfileren vergt vakmanschap en moet gebeuren bij lage temperaturen om besmetting tegen te gaan. (foto gw)

Visfilets zijn gebruiksvriendelijk (wegens geen graten), maar bemoeilijken de kwaliteitsbeoordeling (versheid en besmetting). Visfilets zijn overigens kwetsbaarder voor besmetting omdat met het verwijderen van de huid een natuurlijke dam tegen bederf wordt weggenomen.

Test Aankoop kocht verse vis in gespecialiseerde viskramen, in warenhuizen en op markten. Het ging om tongfilets (duur), wijtingsfilets (goedkoop) en roggevleugels (bijzonder onderhevig aan bederf). De aankopen uit de diepvries bleven beperkt tot kabeljauw en de goedkopere alternatieven koolvis en Alaskapollak in filets of in versneden porties.

Verse vis

De Belgische wetgeving schrijft voor dat vis doorlopend moet worden vervoerd, bewaard en te koop aangeboden in ijs of in een koeltoonbank bij een temperatuur die nooit hoger mag zijn dan 4° C. De handelaars blijken de wet nogal eens aan hun laars te lappen. *'Onze metingen wezen uit dat de temperatuur van precies de helft van de onderzochte stalen op het ogenblik van de aankoop hoger lag dan 6° C'*, schrijft *Test Aankoop*.

Bacteriologisch onderzoek van de stalen bracht aan het licht dat één derde van de tongfilets en bijna de helft van de kabeljauwachtigen besmet waren. Merkwaardig was dat het bacteriologisch onderzoek van de roggevleugels betere resultaten aan het licht bracht. *Test Aankoop* stelt echter duidelijk dat het in al deze gevallen om (te) grote hoeveelheiden *vrij onschuldige kiemen* gaat die **geen** gezondheidsrisico inhouden, zeker als de vis niet rauw wordt gegeten. Gezien de kwetsbaarheid van vis verkort een gebrekkige zuiverheid wel de houdbaarheid. In de versheidstests werd vastgesteld dat de chemische afbraak bij de roggevleugels in veel gevallen op het randje was (18 %) of boven de aanvaarbare normen uitkwam (8 %). De tongfilets kwamen opvallend goed uit de labotest en de keuring door specialisten.

Ook de kwaliteit van het fileren ontsnapte niet aan de test. Niet alle stalen getuigen van het vereiste vakmanschap, stelt het blad.

Diepvries

Nog steeds zijn er verpakkingen met misleidende benamingen. Dat kan omdat de handelsbenamingen voor vis niet wettelijk zijn vastgelegd. Daardoor wordt koolvis soms verkocht als *witte zalmfilet* en treft men in het diepvriesschap *Alaska kabeljauw* aan die in werkelijkheid gewone pollak is. Ook de datum van de vangst of het invriezen en het netto gewicht na ontdooiing staan zelden op het etiket.

Bij de diepvriesprodukten was noch de bacteriologische noch de chemische versheid in gebreke. Toch scoorde de versheidsbepaling door deskundigen merkwaardig genoeg iets lager dan voor verse vis. De smaakproef bevestigde de gangbare mening dat vis niet bestand is tegen *langdurig* invriezen. Een termijn van twee maanden wordt aanvaardbaar geacht.

Prijsvergelijking wees uit dat diepvriesvis iets goedkoper uitvalt dan verse vis. Maar er is wèl een duidelijk smaakverschil. Vooral de goedkopere diepgevrozen soorten (koolvis en Alaska pollak) werden door de proevers minder op prijs gesteld.

Nederland

Ook de Nederlandse *Consumentengids* van oktober stelt dat de vis van eigen bodem soms te wensen over laat. Uit onderzoek blijkt dat bijna één vijfde van de onderzochte Nederlandse tong, schol en kabeljauw eigenlijk ongeschikt is voor consumptie. Een kwart van de vis bevat te veel bacteriën. Het consumentenblad besluit dat de Nederlandse zeevis minder vers is dan die in Frankrijk, Griekenland, Italië, Portugal, Spanje . . . en België.

De Consumentenbond kocht op diverse plaatsen porties kabeljauw, schol en sliptong (18 winkels, 17 marktkramen en 5 supermarkten). Ook in het buitenland werden dus porties populaire vissoorten gekocht. Bij het onderzoek naar smaak, geur en uitzicht hanteerden de labo's de normen van de Keuringsdienst.

Liefst 19% van de Nederlandse aankopen bleek ongeschikt voor consumptie. Eenzelfde percentage was vers en de rest kreeg de beoordeling middelmatig mee. ☞

Enkel in Italië van het gedeelte van de vis die als vers kon beschouwd worden nòg kleiner (5 procent). Van de Franse aankopen voldeed dan weer 94% aan de versheidsnormen.
Volgens de onderzoekers wordt veel vis te warm bewaard en het schoonmaken zou beter kunnen. Volgens het onderzoek was 85% van de aangekochte kabeljauw matig tot slecht gefileerd.
Volgens de *Consumentenbond* valt het gezondheidsrisico nog mee. *'Ziek hoef je van een bedorven visje niet te worden, maar lekker is anders. Iemand die vis rauw eet - gemarineerd of als Japanse sushi - kan er evenwel een flinke diarree aan overhouden.'* Ook de *Consumentenbond* doet zijn lezers een aantal tips aan de hand om de versheid zelf te beoordelen.
Het Nederlandse *Produktschap voor Vis en Visprodukten* erkent dat de resultaten tegenvallen. De organizatie stelt dat ze reeds drie jaar geleden een kwaliteitsproject heeft opgezet en eind vorig jaar werd een zogenaamde hygiënecode geïntroduceerd. Omdat de *Consumentenbond* haar onderzoek al begin dit jaar begon, was de weerslag van de de nieuw richtlijn wellicht gering.
De *Consumentenbond* zelf is ook teleurgesteld over de resultaten. *'In augustus '92 hebben we eenzelfde onderzoek gedaan en was de uitkomst niet schitterend. We hadden verwacht dat er verbetering zou zijn.'*

Besluit

De kwaliteit van de visfilets is over het algemeen aanvaardbaar. Bij aankoop van verse roggevleugels is het even uitkijken omdat de versheid in één geval op vier ontoereikend is. Indien de vis niet rauw wordt verorberd zijn er geen gezondheidsproblemen te verwachten. Hoewel de versheid, en bijgevolg ook de smaak, van de geteste verse visfilets niet denderend wordt bevonden, wordt kwaliteit niet geëvenaard door de meeste diepvriesprodukten. Verse vis blijft de voorkeur genieten.
Kijk uit naar een verkooppunt met een grote omzet en naar een winkel waar de visprodukten met de beste zorgen worden omringd. Indien mogelijk, laat de vis net voor de aankoop fileren, geeft *Test Aankoop* zijn lezers nog mee. (gw)

(*) Eerder besteedde Test Aankoop reeds aandacht aan de kwaliteit van de kabeljauwfilets (zie HVB VII, 1991 pag. 42) en aan de verhouding kwliteit/prijs van de verse vis (zie HVB V, 1994 pag. 10).

1.000 redenen om meer vis te eten

Voor de gezondheid geniet vis de voorkeur op vlees, vooral omdat het meestal een vet- en caloriearm produkt is. Bovendien is het vet van vis, in tegenstelling tot andere dierlijke vetten, bevorderlijk voor de gezondheid omdat het cholesterolgehalte in het bloed er laag door blijft. Vis bevat ook een flinke hoeveelheid hoogwaardige eiwitten en is goed verteerbaar. Tenslotte is vis rijk aan vitamines en sporenelementen.

- jodium speelt een belangrijke rol in de werking van de schildklier.
- selenium is van belang voor de verdedigingsmechanismen van het organisme tegen kanker.
- fosfor is belangrijk voor de beendervorming.
- vis is rijk aan vitamine A en D, vooral vette vis.

Test Aankoop geeft nog een bijkomende reden op om vaker vis op het menu te plaatsen, namelijk de bedenkelijke kwaliteit van veel vlees. Door het geknoei met hormonen, antibiotica en ongewenste additieven en de vaak onaanvaardbare bacteriologische kwaliteit (vooral bij gevogelte) houdt veel vlees eten soms risico's in.
De vervuiling van de Noordzeevis met zware metalen, die op een gegeven ogenblik problematisch was, is de jongste jaren aanzienlijk afgenomen.
Er zijn dan 1.000 redenen om meer vis te eten, vindt *Test Aankoop*.

CREVITS

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

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

DE MAAND IN BEELD

O.190 in aanvaring met containerschip dat tien jaar geleden Z.289 de grond in boorde

Tien mijl voor de kust kwam de O.190 Renilde vorige week in aanvaring met dezelfde cargo die tien jaar geleden de Z.289 Jan Breydel de grond in boorde. Het Oostendse kustvaartuig van Lucien Desmit kwam met flinke neusschade uit de aanvaring.

Zondagmorgen 1 oktober omstreeks zeven uur kwam de O.190, op weg naar Oostende, in aanvaring met het Filippijnse containerschip. Het ongeval gebeurde bij het dwarsen van de vaarroute voor zeeschepen ter hoogte van Scheur 4. Schipper Freddy Lachat kon ondanks de goede zichtbaarheid een aanvaring niet voorkomen. De O.190 sloeg met zijn neus onder een schuine hoek tegen de romp van het vrachtschip. De klap kwam hard aan, maar de schade bracht de zeewaardigheid van het kustvaartuig niet in het gedrang. De drie opvarenden moesten dan ook geen gebruik maken van de aangeboden hulp van de Arabian Express die zijn weg naar de haven van Gent kon zonder oponthoud kon voortzetten. De Renilde liep op eigen kracht de thuishaven binnen.

Jan Breydel

De bulbsteven van het gloednieuwe containerschip *Arabian Express*, toen nog onder Panamese vlag, ramde op 28 maart 1985 het Zeebrugse vaartuig Z.289 *Jan Breydel*. De zes opvarenden konden met het reddingsvlot ontkomen, terwijl hun vaartuig enkele minuten later in de golven verdween. De bemanning bestond toen uit Michael Vandierendonck (schipper), Danny Janssens (motoris), Danny Oosterlynck (hulpmotoris), Luc Savels (stuurman), José Martins Verde (matroos) en Michel Decorte (scheepsjongen). Het vaartuig was eigendom van Medard Vandenbroucke en Bart Schitz. (gw)

¤ In de haven van Zeebrugge liep de nieuwe Z.69 Atlantis zware schade op. Tijdens werkzaamheden aan boord knapte een kabel af, met een ravage tot gevolg. De schade aan de aluminiumbrug is aanzienlijk. Na voorlopige herstelling kon het vaartuig toch vertrekken.

Op de Westvlaamse Scheepswerven in Oostkamp stond nog steeds een casco in de steigers, oorspronkelijk bedoeld voor de een nieuwe N.350. Een maand geleden is dit uiteindelijk toch afgewerkt en in alle stilte te water gelaten. Waar het casco verder afgewerkt wordt is ons niet bekend. Op de Oostkampse werf, een onderdeel van de Vlaamse Scheepsbouw Maatschappij (VSM), werken nog 17 mensen. De VSM ging ondertussen officieel in vereffening nadat de Vlaamse regering het herstructureringsplan naar de prullemand verwees omdat de privé-inbreng (o.m. voor het opnieuw bedrijfsklaar maken van de Boelwerf in Hobeken) als ontoereikend werd bestempeld.

De Koninklijke Maatschappij der ex-onderofficieren van Oostende (gesticht in 1887) huldigde tijdens een gezellig samenzijn in het Oostendse Koninginnehof de leden met het langste lidmaatschap. Tussen de leden zitten verschillende figuren die bekend zijn in de visserij- en maritieme wereld, waaronder ere-voorzitter van de oudleerlingenbond Ibis, Frans Puystjens (82), en Eddie Van Haverbeke, jarenlang de man achter het tijdschrift Neptunus en pionier van de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde in Oostende. De andere gehuldigden waren Gustaaf Deceuninck, Octaaf Defoor (92 en oudste lid), Marc Boussy, Lodewijk Theys, Raoul Marchand, André Cuylle, Cyriel Maertens, Albert Notredame, Gabriël Van Der Cruyssen en Willy Kooy samen met hun echtgenoten, voorzitter André Baroen en het bestuur van de vereniging.

In Oostende vierde de *Verbroedering der Oudstrijders van de Royal Navy-Section Belge* haar 50ste verjaardag met een bloemenhulde aan het gedenkteken van koning Albert en koningin Elisabeth op het Sint-Petrus- en Paulusplein. Tijdens een receptie op het stadhuis overhandigde burgemeester Goekint de Gouden Stadsmedaille aan voorzitter Vantorre. De *Royal Navy-Section Belge* was samengesteld uit honderden Belgische vissers en zeelieden die in Britse kampen opgeleid werden voor de korvetten *Buttercup* en *Galatea* of aan boord kwamen van de mijnenvegers van het 118de flottielje of op patrouilleschepen dienst deden. Doel van de verening die in 1945 werd gesticht is de nagedachtenis eren van de Belgische zeelieden die gedurende de tweede wereldoorlog sneuvelden in dienst van de Royal Navy.

Op 16 september organizeerde het Davidsfonds een Nationale Visserijdag in samenwerking met de afdeling van de Vuurtorenwijk. In groepen werden ze rondgeleid (op de foto door meester Hennaert, broer van Norbert) tijdens een wandeling in de vissershaven met bezoeken aan de vismijn, de sluis, de slipway, het baggerbedrijf Decloedt, scheepssmederij Schockaert, zeilmakerij Lefebvre, Marine Stores, SKB, visgroothandel Vandenbroucke, het peilschip Ter Streep en Fort Napoleon.

De koning heeft Willy Herteleer benoemd tot nieuwe stafchef van het Belgisch leger. De 54-jarige Oostendenaar volgt in die functie generaal Charlier op. De benoeming loopt vier jaar. Het was intussen al zestien jaar geleden dat er nog een Vlaming de hoogste legerfunctie bekleedde. De nieuwe stafchef werd geboren in Assenede (1.10.41) en volgde na een opleiding aan de kadettenschool de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen. Willy Herteleer promoveert in zijn nieuwe functie tot vice-admiraal, het equivalent van luitenant-generaal bij de landmacht. Als stafchef van de Zeemacht wordt hij opgevolgd door divisie-admiraal Michel Verhulst.

Het zat de bemanning van de N.36 niet mee. Na een opligbeurt waren ze pas 48 uur vertrokken of ze moesten al rechtsomkeer maken. Door een defecte vislier werd een van de bokken geplooid en viel naar beneden. Er zal niets anders op dan het euvel te laten herstellen, wat dan ook in de thuishaven gebeurde. Op de foto de bemanning van de N.36 die twaalf uur later opnieuw kon vertrekken: matroos Anthony Maes, assistent-motorist Philippe Deley, matroos Patrick Bovenistier, machinist Toon Coulier, stuurman Pierre Nys en schipper Donald Vantorre.

De Z.571 Custos Deus (38,90 m., 1.200 pk), eigendom van de Rederij Rudo uit Knokke-Heist, is een van de Belgische vaartuigen in handen van Urker reders. Het vaartuig was even in de Oostende om te bunkeren, maar verkocht niet op de afslag. Daarmee voldoet de rederij aan de verplichting om op geregelde tijdstippen (één keer per drie maand) in een Belgische haven binnen te lopen. De overheid kan de eigenaars geen verkoopverplichting opleggen.

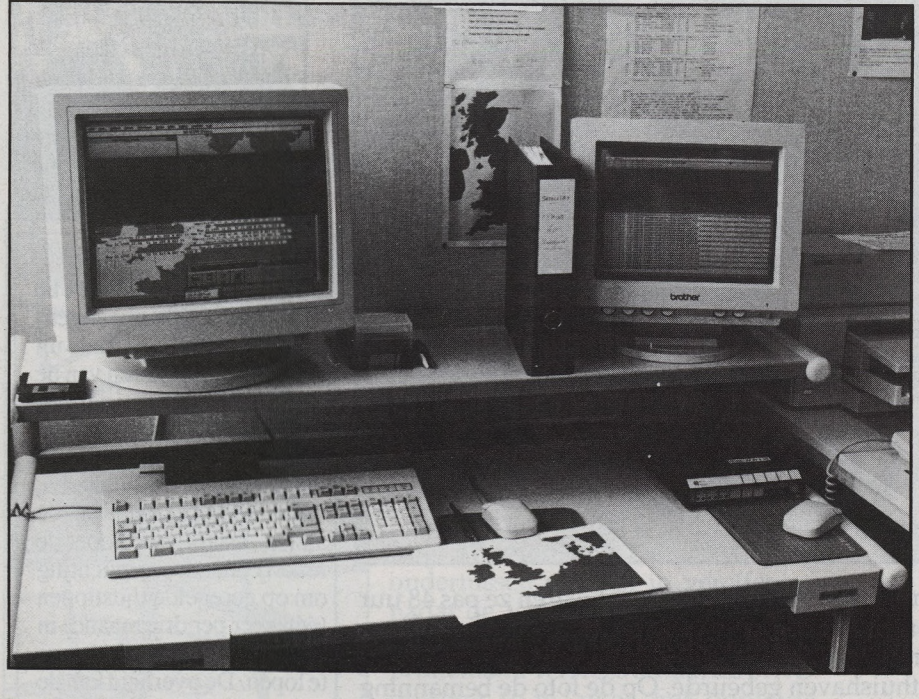
21 VAARTUIGEN AANGESLOTEN OP INMARSAT/COMSAT SATELLIET-SYSTEEM

'Big brother' volgt Belgische vissersvaartuigen op de voet

HET PROEFPROJECT VOOR permanente positiebepaling van vissersvaartuigen is reeds volop in werking. Het gebruik van de satellietcommunicatie-apparatuur gebeurt op vrijwillige basis. Eenmaal de proeven achter de rug zal de Europese Commissie de satelliet-aansluiting kunnen opleggen. De visserij moet hierover geen illusies koesteren. De EU wil nu eenmaal een waterdichte controle uitbouwen.

De Europese Commissie (verder EC) verplichtte alle lidstaten (behalve Luxemburg natuurlijk)* om een satellietsysteem op een minimum aantal vaartuigen te plaatsen. Voor ons land moesten er dat tenminste tien zijn. De lidstaten hadden de keuze tussen drie systemen: *Inmarsat* (Londen), *Argos* (Toulouse) en *Euteltrack*. De *Dienst voor Zeevisserij* koos enkel voor *Inmarsat*, het enige van de drie dat in beide richtingen werkt en informatie verstrekt in *real time*. Alle lidstaten kozen trouwens *Inmarsat*, maar sommige namen er nog een ander systeem bij. Frankrijk voegde daar chauvinistisch *Argos* aan toe, terwijl Spanje de drie systemen binnenhaalde. In Nederland viel de keuze op hetzelfde systeem als in België. Het werkstation bevindt zich daar in Kerkrade bij de AID.

Voor de dienstverlening (verkoop van communicaties) viel de keuze op het Amerikaanse *Comsat Mobile Communications* (55% aandeelhouder van *Inmarsat*) dat gebruik maakt van de *interconnectivity soft-ware* van *Mobile Trac*. In mensentaal staan deze dure woorden voor de apparatuur die de posities van de vaartuigen doorstuurt naar het werkstation in Oostende, ondergebracht in een van de lokalen van de *Dienst voor Zeevisserij*, in verbinding met alle buitenlandse werkstations van het net. Verantwoordelijk voor het opstarten van het project hier te lande is landbouwingenieur *Fred Vermoortel*. Landbouwingenieur mevrouw *Vanhaecke* en controleur *Sven Tahon* staan in voor opvolging en verwerking van de gegevens.



In het eindstation bij de Dienst voor Zeevisserij in Oostende staan de nodige computerterminals om alle bewegingen van vissersvaartuigen te registreren. (Foto gw)

De Europese Commissie wilde oorspronkelijk alle vaartuigen van meer dan 50 meter op satelliet-communicatie aansluiten. Voor ons land lag dat moeilijk omdat onze vloot geen enkele vaartuig van die omvang meer heeft. Uiteindelijk kwamen voor de proefperiode volgende minima uit de bus:

	Vaartuigen van meer 50 meter	Minimum aangesloten op satelliet
Belgie	0	10
Duitsland	15	15
Denemarken	4	10
Spanje	124	124
Frankrijk	67	67
UK	19	19
Griekenland	9	10
Ierland	3	10
Italië	17	17
Nederland	14	14
Portugal	47	47
Luxemburg	0	0

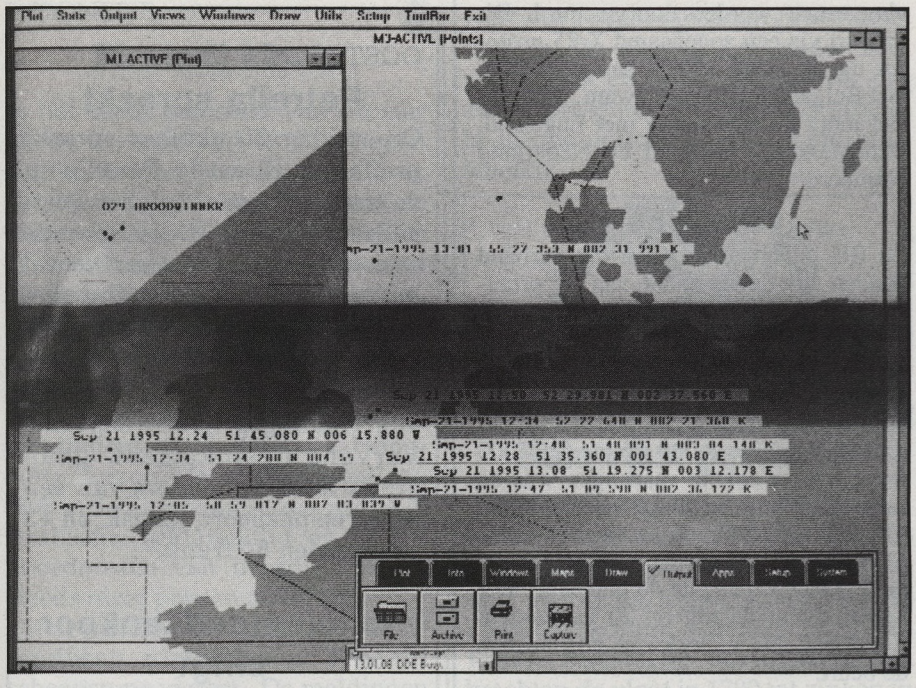
21 vaartuigen

De *Dienst voor Zeevisserij* pakte vorig jaar uit met een voorstel om de apparatuur op 27 grote vaartuigen (met een l.o.a. van minimum 34,90 meter) te plaatsen. Het voorstel werd met de nodige scepsis onthaald, maar toch moet gezegd dat enkele reders zich spontaan aanboden om de *Inmarsat-C GPS* aan boord te krijgen. De levering en plaatsing van antenne, zender-ontvanger en bijhorende computer was dan ook volledig kosteloos. Ze kregen er nog een draagbare computer (laptop) cadeau bovenop. Uiteindelijk werden er 21 vaartuigen weerhouden om deel te nemen aan het proefproject (zie lijst in kadertje).

De proefperiode, in principe van oktober '94 tot 30 juni '95, moest eigenlijk al achter de rug liggen. De problemen bij het opstarten waren van die aard dat de EC een verlenging van de proef toestond tot het einde van dit jaar.

Geen controle

De proefperiode is bedoeld om de technologie uit te testen. De gegevens krijgen een vertrouwelijke behandeling en mogen in geen geval tot sancties leiden bij eventuele vaststelling van overtredingen. Toch werd het oorspronkelijke reglement ☞



Op het scherm is de positie van de vaartuigen afleesbaar en kan het afgelegde traject uitgezet worden. (foto gw)

te streng bevonden. Uit de ontwerptekst werd alvast een al te drastische alinea geschrapt. De gewraakte passage had betrekking op toebrengen van schade aan de apparatuur of het opzettelijk belemmeren van de goede werking van de zender-ontvanger (bv. antenne of toestel afzetten). Dat dit zou kunnen leiden tot de intrekking van de visvergunning voor bepaalde tijd werd onaanvaardbaar geacht.

Werking

De satelliet registreert verschillende gegevens, als volgt op te delen: 1. datum/ tijd/ positie(verplicht); 2. koers/ snelheid (niet verplicht); 3. andere mogelijkheden (nog niet ingevuld).
Op te merken valt dat de signalen het verschil niet kunnen aantonen tussen een vissend en een niet-vissend vaartuig. Op het scherm in de eindstations wordt de snelheid van een vaartuig in verschillende kleuren aangegeven, waardoor er hoogstens een vermoeden kan ontstaan dat een vaartuig vissend is. Aansluiten op satellietcommunicatie ontslaat de schipper overigens geenszins van het bijhouden van het logboek.
De vaartuigen hebben een zender-ontvanger aan boord die signalen uitzendt naar en ontvangt van een satelliet. De satelliet stuurt de gegevens door naar het grondstation in *Southbury* (VS) dat de signalen 'vertaalt' en doorstuurt naar verschillende werkstations. Op de terminals verschijnen leesbare gegevens en kaarten waarop de posities van de vaartuigen te volgen zijn à rato van één positie per 24 uur. Alle gegevens over zijn schip zijn door de reder opvraagbaar
De ontvangen gegevens over vreemde vaartuigen moeten binnen het uur naar de ☞

Oostende Radio in 2000 opgedoekt?

Het kuststation Oostende Radio ontsnapt niet aan de herstructurering van Belgacom. De dienst vormt geen afzonderlijk gewest meer, maar is nu afhankelijk van het gewest Brugge. Ook de personeelsbezetting werd *afgeslankt*. Hervormingen brachten met zich mee dat reeds een twintigtal mensen een overplaatsing kregen naar andere Belgacom-diensten in Oostende, Kortrijk, Roeselare en Brugge. Het personeel maakt zich zorgen over de toekomst, in die mate dat de vrees er diep inzit dat de radiomaritieme dienst aan de Perronstraat in Oostende tegen het jaar 2000 opgedoekt zou zijn. Ook voor Antwerpen Radio zou de sluiting dreigen.

Of het allemaal zo'n vaart zal lopen is een andere zaak. Informatie loskrijgen is er niet meer bij sinds het personeel van hoog tot laag zwijgplicht kreeg, inzonderheid tegenover de pers.
Sinds de oprichting van het Gewest van Radiomaritieme Diensten (RMD) binnen de toenmalige RTT in 1965 kende de dienst een fantastische ontwikkeling. Het radio-elektrisch centrum in Ruislede sloot aan bij de RMD en in 1975 verwisselde de RMD zijn enge behuizing in de Aartshertoginnestraat voor de nieuwe vestiging waar alles wat met radiomaritieme zaken te maken heeft onder een dak huist.
De RMD zorgde in 1978 voor een wereldprimeur met de installatie van de ultramoderne radiotelexapparatuur TOR (telex over radio). De technologische ontwikkeling stond echter niet stil. Vanaf 1 augustus 1993 was elk schip verplicht een *Navtex-ontvanger* aan boord te hebben. Van het *Navtex* naar *GMRS* en *GMDSS-satellietsystemen* (zie elders in dit blad) en de invoering van de automatische radiotelefoondienst *Autolink* zijn stuk voor stuk stappen die menselijke tussenkomsten overbodig maken. De teloorgang van de morse-berichtgeving had ook tot gevolg dat de marconisten van boord werden gehaald. Oostende Radio heeft wel nog een overeenkomst om het morseverkeer tussen Duinkerke en de Duitse Waddeneilanden te bewaken (veiligheidbewaking).
De snelle (r)evolutie van de radiotelefonie en -telegrafie bleef niet zonder gevolgen. Alle radiostation zijn aan herstructurering toe. Dat geldt zowel voor Belgacom, de Nederlandse PTT en *British Telecom*.
Nog ten tijde van directeur Brabant diende Oostende Radio een aanvraag in om opgenomen te worden in het satellietverkeer. De nodige infrastructuur was voorhanden of realizeerbaar in Ruiselede. Uiteindelijk is het Belgisch grondstation voor telecommunicatie via satellieten ingeplant in Lessive. Intussen werd ook de technische dienst die instond voor het onderhoud en de herstellingen op de RMT-schepen opgedoekt en de scheepsradio-inspectie ging over naar het BIPT.
Nu de volledige privatizering van Belgacom aan de orde van de dag is, wordt gevreesd voor vergaande rationaliseringen. Een aantal mensen moest reeds verhuizen naar de dienst voor storingen in het Oostendse postgebouw of naar Belgacom-diensten in andere steden. Momenteel slaagt het personeelfront erin de verplaatsingen zo kort mogelijk te houden, maar de vrees zit er diep in dat er nog meer arbeidsplaatsen zullen wegvallen bij Oostende Radio en na de privatisering mogelijks ook ontslagen. (gw)

Inmarsat-C systeem

¤ Inmarsat-C werkt met vier geostationaire satellieten die zich op een hoogte van 36.000 km boven de evenaar bevinden. De signalen worden opgevangen door een van de achttien grondstations verspreid over de wereld.

¤ Het grondstation dat de signalen van de vaartuigen in en rond de Noordzee doorstuurt ligt in *Southbury* aan de Amerikaanse oostkust.

¤ Het is enkel geschikt voor datatransfer (digitale informatieoverdracht), telefonie is onmogelijk.

¤ Het gekozen Inmarsat-C Marine omvat ook een GMDSS-systeem (*Global Maritime Distress and Safety System*) dat met de voordelen van two-way datatransmissie kan uitpakken.

¤ De voorzieningen om noodsignalen en berichten te versturen werken volgens het principe *search and rescue*. Het systeem is gekoppeld aan een positiebepalingssysteem (GPS) dat de exacte positie van de signaalgever (vaartuig in nood) aan de Inmarsat-computer verstrekt. Misbruik van deze mogelijkheid brengt onvermijdelijk een alarmprocedure op gang.

¤ De aangesloten vaartuigen beschikken over een omni-directionele antenne. Dat betekent dat de antenne niet op de satelliet moet gericht staan zoals bij Inmarsat A bijvoorbeeld (werkt met een zeer dure parabolische, gyrogekoppelde antenne).

¤ Het scheepsstation wordt gecontroleerd door een PC (personal computer), waarbij een draagbare laptop al volstaat. De zendtijd van een bericht gebeurt in gecomprimeerde vorm (korte tijd, verlaagt kosten).

¤ Berichten gaan altijd via satelliet en grondstation. Het grondstation wacht met doorzenden naar de abonnee tot er een verbinding is. Het gaat hier om een *store and forware*-systeem (*online* uitgesloten). De afzender wordt altijd verwittigd wanneer zijn bericht toekomt.

vlaggestaat worden doorgestuurd. Dit gebeurt via een zogenaamd *X-25 protocol* dat in voorbeeldige samenwerking met Belgacom tot stand kwam. Momenteel loopt de verbinding met Engeland, Denemarken, Duitsland en Nederland gesmeerd.

13 miljoen

De EU draagt alle kosten die verband houden met de installatie van het proefsysteem. Het gaat om vele tientallen miljoenen. Het budget voor ons land ligt op 13 miljoen frank, kostprijs van de communicaties niet inbegrepen. De apparatuur en de plaatsing aan boord kost per schip een kleine 8.000 dollar (250.000 frank). Voor enkele vaartuigen was de aanpassing van het elektriciteitsnet van 110 volt naar 220 volt noodzakelijk. De EU nam ook die kosten voor haar rekening. SAIT verzorgde de plaatsing. Die ligt al achter de rug op 20 vaartuigen. Enkel de Z 284 Vicky kwam nog niet aan de beurt.

Daarbij komen nog de kosten voor de computers en andere randapparatuur in het werkstation en de aansluiting van het Nautisch Centrum in Zeebrugge op het internationale *X-25* net. Moeilijker becijferbaar zijn de abonnementskosten voor de communicaties gedurende de proefperiode en het gebruik van de *Comsat Mobile Communications-infrastructuur*. Komt het tot een verplicht gebruik van satelliet-communicatie dan vallen die kosten ten laste van de EU. De kosten verbonden aan het verplichte *interconnectivity-systeem* zijn lasten voor de lidstaten. Voor ons land kan dit een zware kost worden omdat er nu eenmaal meer 'andere' vaartuigen zijn dan Belgische.

De *Dienst voor Zeevisserij* heeft alles met eigen mensen op punt gezet, waardoor de kosten niet hoger opliepen; dit in tegenstelling met andere landen die beroep deden op studiebureaus en externe computerexperten.

Eindrapport

Wordt het gebruikt van satelliet-communicatie in de toekomst opgelegd? De beslissing ligt bij de EC die zich pas zal uitspreken als het eindrapport klaar is. De twee extreme mogelijkheden zijn dat alle vaartuigen moeten aangepast zijn of dat het hele proefproject integendeel van tafel wordt geveegd. In het eerste geval wordt het een zeer dure zaak. De EU telt meer dan 10.000 vaartuigen van minstens15 meter. Legt de EU de verplichting op voor vaartuigen vanaf 24 meter of vanaf 30 meter of volgens nog andere normen?

De EC zal wellicht niet afwijken van de strenge controle op de visserij-inspanningen. Daarom nemen we aan dat de controle via satelliet er onder een of andere vorm wel degelijk komt. (gw)

OOSTENDE

Petrella spreekt

Op vrijdag 20 oktober spreekt proffessor Riccardo Petrella in de conferentiezaal van het Oostendse stadhuis. Deze bekende economist zal het daar vooral hebben over zijn boek 'Grenzen aan de concurrentie', een werk dat in dit blad vroeger reeds besproken werd (HVB VI, 1995 pag. 40). Toegangsprijs bedraagt 120. Vervangingsinkomens gaan gratis binnen, houders van een cultureelpaspoort, jeugsk. en +3 pas betalen 80 frank.

Scheldeloodsenkoor zingt

Op zondag 19 november om 15 uur treedt het 60-koppige Scheldeloodsenkoor op in het Feest- en cultuurpaleis op het Wapenplein te Oostende. Het Vlissingse koor werd uitgenodigd door de *'De Vrienden van het Noordzee-aquarium'*. Het koor bestaat uitsluitend uit loodsen en enkele muzikanten. De koorleden zijn uitgedost in de kledij van de zeilschepen, die nogal verschilt naargelang het om de kapitein, stuurman of matroos gaat. Het repertoire bevat hoofdzakelijk Engelse zeemansliederen, maar ze voeren ook enkele Nederlandse, Duitse, Franse, Noorse, Deense en Spaanse liederen uit. Toegangsprijs 300 frank, voorverkoop 250 frank, leden van de vereniging 'jeugd & muziek betalen 200 frank.

ZEEBRUGGE

NV Vismijnpark bouwt

De plannen om van de oude vismijn te Zeebrugge een toeristische trekpleister te maken, krijgen stilaan vaste vorm. Op 28 september werd daar een nieuwe impuls aan gegeven door de Westhinder 2 aan te kopen. Het schip zou in zijn oorspronkelijke toestand tentoongesteld worden aan het publiek.

INDONESIE

Piraterij bloeit

In het eerste semester van dit jaar werden wereldwijd 58 (!) schepen slachtoffer van piraterij, tegenover slechts veertig in dezelfde periode van vorig jaar. Vooral in Indonesië deed zich een ware plaag voor van piratenaanvallen. Zeventien ervan, gemeld in de eerste vijf maanden, vonden in Indonesische wateren plaats. Verder loerde het gevaar vooral in Somalische wateren (9 meldingen) en de driehoek Hongkong/Luzon/Hainan (7 aanvallen). Ook in de Zuidchinese zee, rond het Arabische schiereiland en in het noordoosten van Brazilië zouden steeds meer piraten actief zijn.
Uit de meldingen is gebleken dat de moderne piraat geen bepaald scheepstype viseert. De meldingen varieerden van een tweemansaanval op een grote tanker in Surabaya, over het enteren van visserschepen voor de Vietnamese kust, tot het kapen van een jetfoil-ferry die geld transporteerde naar Hongkong.
Slechts in zeven gevallen werden vuurwapens gebruikt, waarbij dan wel twee bemaningsleden gewond geraakten. De piraten zijn echter zeer vindingrijk en gaan zelfs zo ver om zich te presenteren verkleed in officiële doeane-uniformen en met patrouilleboten.

OOSTZEE

Hele vloot gevonden

Italiaanse en Russische archeologen hebben op de bodem van de Oostzee overblijfselen gevonden van de meer dan vijftig oorlogsschepen van de Zweedse koning Gustaaf III (1746-1792). Russische oorlogsschepen brachten de vloot in 1790 tot zinken in de slag van Viborg. Leden van de expeditie vonden ten noordwesten van St.-Petersburg op een diepte van 25 meter ondermeer een nagenoeg volledig intact fregat (voldriemastschip) met 64 kanonnen. De wrakken zijn door de koude en het relatief zoutarme water goed bewaard gebleven.

DOVER

Haven te koop

De haven van Dover heeft een verzoek om twee jaar uitstel voor de privatisering gestaafd met nieuwe gegevens over de impact van de Kanaaltunnel op de inkomsten. De havendirecteur verklaarde dat een studie inkomsten voorziet die kunnen variëren van 20 tot 120 miljoen pond, naar gelang van het succes van de Kanaaltunnel in de komende jaren. Een andere studie kwam vroeger al tot de bevinding dat de regering waarschijnlijk geen prijs zou krijgen die met de waarde van de haven overeenstemt indien ze in de huidige omstandigheden tot verkoop zou overgaan.
Dover, de drukste ferryhaven in Europa, reageerde zodoende op het voornemen van de Britse regering om drie 'trust ports' te verplichten om privatisering door te voeren. De twee andere havens zijn Ipswich en Tyne.
De Franse Kanaalhaven Calais heeft blijkbaar wèl interesse voor Dover. Het enige waarover onduidelijkheid bestaat is of de Franse overheid, de uiteindelijke eigenaar van Calais, toelating zou geven aan de Franse haven om in het buitenland te investeren. Ook de Britse ferrymaatschappij P&O European Ferries heeft gezegd te willen bieden.

En de beesten

Op het ogenblik dat de havenautoriteiten van Dover geconfronteerd worden met de overheidswens om over te gaan tot privatisering, moeten ze ook aandacht schenken aan het protest van dierenbeschermers. Omdat deze zich kantten tegen de uitvoer van levend Brits vee, besloten de havenverantwoordelijken geen levende dieren meer te laten verschepen. Ze moesten dit verbod intrekken na uitspraak van de rechtbank, die zich kantte tegen het verbod van de uitvoer van levend vee uit Britse havens.
Hierop volgde een paar maanden windstilte. Sinds kort hebben de ijveraars voor dierenrechten echter hun acties hervat. Maandag 11 september hebben ze een tijdlang de toegang tot de ferryhaven van Dover-Oost geblokkeerd. Ze herdachten op dze manier dat honderd dagen geleden de verscheping van levend vee via Dover naar het Europese continent was hervat.

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 32 34 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, J. Peurquaetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.
Ploegbazen - sorteerders:
Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 70 92 80.
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.

40

40

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

van schepen & van mensen & van de zee

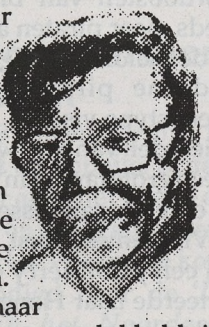
WIE VER GENOEG naar 't zuiden vaart, ziet hoe broeders daar 't hele jaar door wonderbaarlijk vissen.

Japanse, Spaanse en Mozambikaanse treilers komen er op de bank van Sofala de schoonste gamba's van de wereld vissen. Vroeger gooiden ze de vis die bij de vangst van de gamba's in het tuig terecht kwam, terug in 't water! Maar daar is verandering in gekomen. Thans verdelen ze hun bijvangsten onder de inheemse vissers die met hun bootjes tot bij hen komen.

Het is vier uren varen om tot op de visgrond te geraken, vier tot vijf mijl stroom is niet weinig. 's Zomers is er de moesson met de wisselende winden uit het noorden en 's winters de passaat uit het zuiden. Een kookpot van de duivel. Lukt het, dan kunnen ze, naargelang de gezindheid van de kapitein, met verscheidene kisten vis terugkeren. Enkele mannen met 't zeegeruis in de kop hebben al een boot met motor in gebruik, op krediet gekocht. Dat is vanzelfsprekend een sterk wapen om op het geschikte moment bij de trawlers aan te komen.

Bij de terugkeer wordt de vangst opgekocht door ambulante handelaars, happig naar verse vis, bij voorkeur zeebaars, om die te verkopen in dorpen soms veertig kilometer ver, het kan nogal wat méticals opbrengen. De rest van de vis wordt gezouten. Dan begint ook daar voor de handelaar op de fiets een lange winstgevende tocht.

José Nsungula, de schoonbroer van Silva, is als visser aangemonsterd op een Mozambikaanse treiler. Meestal vertoeft hij op de bank, maar als de orkaan dreigt komt de kapitein, die de fratsen van het nauw van Torres kent, schuilen in de haven en gaat hij zich meteen opwarmen bij Silva die haar kroezelhaar versiert met schelpjes. Zij wacht de kapitein op in haar luchtige *minijupe* en dat geeft geen nadeel. Om deel te nemen aan de keten van profijtjes is het nuttig de kapitein van een schip te kennen. Een mens moet voor zichzelf zorgen. (De man van Silva zat jarenlang verscholen in het voorgebergte, gezocht als hij was in de burgeroorlog. Hij heeft nochtans zijn pan-pan gekregen van een Europese menslievende organisatie, waarom wet hij niet, maar hij heeft er wel jarenlang mee kunnen doden, conform eeuwenoude barbaarse praktijken; het laagste niveau van de menselijke geschiedenis. En toen trapte hij op een Portugese mijn.) Silva's enige inkomen is het visje, al zaait ze zoals alle andere bewoners aardnoten en rijst op haar akker.



Wanneer ze haar verse vis niet vlug genoeg kwijt raakt kan ze altijd met een zak gedroogde vis in een collectieve taxi tot aan de Limpopo rijden. De prijs van haar waar zal daar gauw verdubbeld zijn en nog duurder kosten in het binnenland, waar tussenpersonen hun beurt afwachten.

Baptista, de broer van Silva, opende een bar met het geld dat hij als matroos-visser verdiende bij de diepzeevisserij in Capetown. Hij plaatste er gettoblasters die iedere avond 't hele havengebied laten vrijen, lachen en dansen. Vrolijkheid om niets en alles. Ze spuien de zang van Madonna, Les Négresses Vertes en Les têtes Brulées uit Kameroen, salsa, raï; soukous en zouk. Waarom zou je schreeuwen als je kunt lachen? Met vis doet men mirakels.

het taxibedrijf voor de visserij

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene

32.08.08
OTO TAXI
Bredene Oostende

ZEEBRUGGE

Marc Dubois ziet toekomst voor OCZ-terminal

'Het uitbreiden van de werkoppervlakte is onze belangrijkste factor om ons deel van de containertrafiek te kunnen binnenhalen,' aldus Marc Dubois van de OCZ-terminal Ferry-Boats (75 % aandelen bij de Belgische spoorwegen, 8 % bij de Britse spoorwegen en privé-kapitaal en 13,5 % bij CMB) te Zeebrugge.
Ferry-Boats is als verscheper van containers aan het werk op de OCZ-Terminal, heeft daarnaast ook in Antwerpen, Muizen, Luik en Athus terminals die door de spoorwegen worden bediend en een goede verbinding geven naar het hinterland.
Om optimaal te kunnen wedijveren met andere bedrijven is echter een uitbreiding en modernizering van de huidige terminal te Zeebrugge nodig. Er komt een uitbreiding met 10ha tot een totaal van 40ha en de oostelijk kaaimuur kan verlengd worden van 600m tot 890m zodat er een derde loskraan voor containers kan komen.
Nu zijn er twee panamaxkranen die een superpost panamaxkraan als buur krijgen. Deze kraan is een primeur voor Europa omdat er schepen van 18 containers breed mee gelost kunnen worden. Op de Westkaai worden de huidige vier sporen voor de treinen over 800m uitgebreid tot zes.
Als de volle loscapaciteit aanwezig is, moet de terminal 450.000 containers per jaar kunnen verwerken, nu heeft men een capaciteit van 250.000 containers. (jd)

BRUGGE

Verontreiniging van slib in waterwegen vraagt oplossing

Het CEDA (Central Dredging Association) had in Brugge een studieavond.
Daar bleek dat de vervuiling van de Vlaamse waterlopen snel en grondig moet worden verminderd. Op termijn zal de kwaliteit van het opgebaggerde slib dan verbeteren. Hergebruik en recyclage van slib mag dus geen utopie zijn. De overheid moet pilootprojecten voor recyclage en de reiniging van specie stimuleren. Voor het klein gedeelte (5 %) slib dat steeds verontreinigd zal blijven moeten er verwerkingscentra worden opgericht en voldoende bergingsmogelijkheden voorzien worden. Een beleidsplan per regio of stroomgebied is daarbij aangewezen.
Deze bergingslokaties kunnen dan na afwerking een bestemming krijgen als groene zone, park of aanplanting van een bos, of voor landschapsherstelling.
De beoordeling van de kwaliteit van baggerspecie moet daarbij dringend aangepakt worden, zodat er eenvormigheid bestaat en een specifieke wetgeving kan opgesteld worden.
Een brochure met een uitgebreide tekst over 'Baggerspecie een nuttige grondstof' kan bekomen worden door storting van 100 BEF op rekening 380-0325118-45 van Ceda België. Meer inlichtingen krijg je bij Central Dredging Association; p/a Ir. H. Belmans, Loodsgebouw-Tavenierkaai 3, 2000 Antwerpen. (jd)

VAN VOORDEN-PROMAC

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

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

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

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN-PROMAC

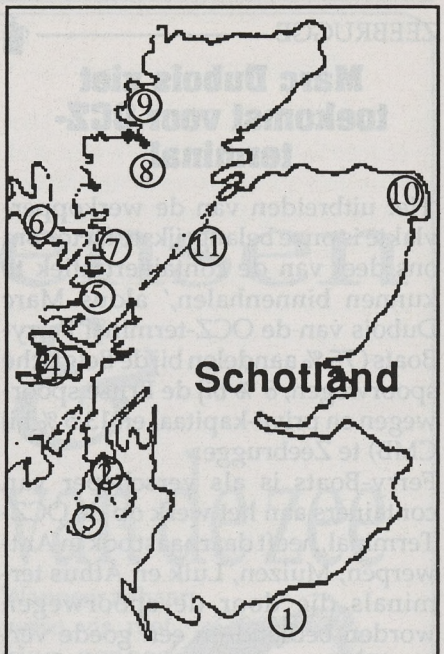
Telefoon 04180 - 71200 Fax 04180 - 15790 Telex 50110

Een tocht langs de havens van de Schotse westkust

Scottish Trial

IN EEN KRONIEK van de huidige Schotse westkustvisserij troont HVB de lezers vanaf november mee naar een aantal Schotse havens. Onder de herkenbare titel *Scottish Trial* trekken we de volgende maanden van Fleetwood tot Kinlochbervie. Fleetwood ligt net niet in Schotland. Het is een havenstad die bij ons bekend is door zijn rol in WO II en de IJslandvisserij. Na het wegvallen van de Britse IJslandvisserij viel alle bedrijvigheid er stil. Nieuw leven kwam tot stand door één derde van de haven voor de visserij veilig te stellen en twee derden over te hevelen naar de toeristische en horecasector. Op het schiereiland Kintyre, waar de door Paul Mc Cartney bezongen *'Mull of Kintyre'* over Ierland kijkt, bezoeken we de vissershaven Tarbert en Campbelltown. Op het eiland Mull, waar tijdens WO II in de baai van Bunessan de Belgische treiler(?)/ visserijwachtschip(?)/Korvet(?) 'Ostende' door het verkeerd behandelen van munitie ontplofte (*), verkennen we Tobermory. Op weg naar het eiland Skye proberen we alles te weten over de groeiende vissershaven Mallaig. Op Skye bespreken we Portree met een knipoog naar Kyleakin en Kyle of Lochalsh. Na Ullapool trekken we verder het hoogland in en onderzoeken hoe grote Franse, Duitse en Spaanse heilbot- en koolvisvangers Lochinver als basis vonden. We sluiten af met Kinlochbervie dat verscholen ligt achter een nauwe rotsspleet die als haveningang dient. Tijdens onze terugtocht volgen we de BCK 129 'Tracey' door het Caledonisch Kanaal en lossen meegaand het Loch Nessmysterie op.

De toekomst van de Schotse visserij ligt moeilijk. De vissers weten niet goed waar ze aan toe zijn. Veel vaartuigen hebben geen echte thuishaven meer. Een vaste vloot in een haven met eigen visgronden bestaat omzeggens niet meer. De Schotse visserij verkeert in een crisis met de ons bekende ingrediënten: overbevissing, sluiten van visgronden, periodiek beschermen van broedplaatsen, verminderende en wisselende quota's, voortdurende wijzigingen in maatregelen, verboden vissystemen, wisselende grootte van netmazen ... Dat alles zorgt ervoor dat veel vissersvaartuigen *op de dool* zijn. Ze opereren uit een haven van waar uit er iets voor hen te vangen valt. Zo zie je de vissersschepen uit Cornwall (o.a. Penzance) en de Kanaaleilanden (o.a. Jersey) vissen op krabben in de baai van Ullapool, zo is de vloot van Ullapool verspreid tussen Fleetwood en Scrabster, zo vissen vaartuigen uit Buckie vanuit Lochinver... Veel schepen hebben twee, drie, zelfs vier vissystemen aan boord. Naargelang *de maatregelen van het moment* vissen ze demersaal of pelagisch met scheerborden (*otterboards*), schakelen ze over op seinenetten of *tramble-* of *gilnets* (staand of hangend want). De schelpenvissers schakelen vlot over van het gebruik van potten voor het vangen van krabben en kreeften naar het vissen met ijzeren mattenzakken op St-Jacobsschelpen en wijde mantels (*scallops* en *queenies*) of kokkels en wulken.



Waar brengen we u in de volgende maanden naartoe?

1. Fleetwood, 2. Tarbet, 3. Campbelltown, 4. Tobermory, 5. Mallaig, 6. Portree, 7. Kyle of Lochalsh, 8. Ullapool, 9. Lochimer, 10. Peterhead, 11 Loch Ness en Caledonisch Kanaal.

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

Klein

Op de westkust met zijn kleine, moeilijk toegankelijke havens is er nooit een traditie geweest van grote vaartuigen. De onzekere toekomst heeft veel reders doen grijpen naar het geld van de twee vorige Britse saneringsronden. Hun schepen zijn afgebroken of gewoon op het strand in brand gestoken. Veel van die reders nemen nu kleine tien of twaalf meter lange vaartuigen over. Ook de nieuwbouw houdt het eerder klein. De woorden *'mini-beamer'* en *'pockettrawler'* zijn gemeengoed geworden.

Bijna alle nieuwe treilers zijn voor driekwart of volledig overdekt, met enkel achteraan openingen (die ook kunnen sluiten) om het net weg te schieten of de lijnen te vieren.

Ze zijn overvloedig van moderne apparatuur voorzien. Alhoewel bijna alle vaartuigen achteraan vissen (*sterntrawler*), halen ze via het voordek de vangst binnen, waar de kuil rustend in een uitholling in de romp, naar boven wordt gehesen, op de bovenste dek tegen het slingeren door een driepotige stelling (*gantry*) wordt gehouden en daarna op het werkdek zakt, zonder dat er een visser op het bovenste dek moet verschijnen. De trappen om aan boord te klimmen zijn in de rompen verwerkt, vanaf de waterlijn tot aan de stuurhut. Allemaal zaken die men op onze vaartuigen niet ziet.

Overal waar een stenen piertje is wordt door enkele vaartuigjes visserij bedreven. Op sommige van die piertjes in afgelegen *zeelochs* wordt wel eens een vangst zwarte vis aan wal gebracht. *'Om te overleven moeten we dikwijls liegen tegen de controleurs. Het ligt niet in onze aard. We zouden het anders willen, maar voor het ogenblik kunnen we niet anders,'* zo heet het.

Onzekerheid troef

De havens schikken zich naar de nieuwe Europese richtlijnen. Overal worden oude, vuile vismijnen platgewalst en komen er hygiënisch verantwoorde voorzieningen, met diepvriescellen en ruime toegangswegen, nogal dikwijls op nieuwe, op zee gewonnen, grond.

De verhoogde toegankelijkheid voor Spaanse en Portugese vissers in Ierse en Westschotse waters (vanaf 1 januari '96) resulteert in bijkomende onzekerheid en in agressie. De Canadese protestvlag werd dan enige tijd geleden ook hoog in de masten gehesen, maar verdween te Lochinver snel toen men er zich realiseerde dat veel arbeiders hun dagelijks brood verdienen met de Spaanse en semi-Spaanse aanvoer. En toch: de hele problematiek, ontstaan door het wegvallen van de *Irish Box* vanaf begin volgend jaar en de bedreiging die uitgaat van vissers uit de zuidelijke Europese staten, voedt de beweging *'Save British Fish'*, (SBF) die campagne voert, aanhangers wint en ook politieke invloed krijgt. De SBF (Er bestaat nu ook een *'Save Irish Fish'*-beweging) streeft het afschaffen van de huidige Europese visserijpolitiek na. SBF wil de visgronden terug onder nationaal beheer plaatsen.

(Vervolgt)

Daniel Pots

(*) Wie de ware toedracht kent, kan zijn verhaal in HVB kwijt.

Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters

Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloond wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

Gat in ozonlaag groter dan ooit

Het gat in de ozonlaag boven Antartica is groter dan het ooit geweest is. Dit heeft de *Internationale Metereologische Organizatie* van de VN (WMO) gisteren bekendgemaakt. De vermindering van ozon is een jaarlijks weerkerend fenomeen tijdens de lente in het zuidelijk halfrond. Maar de daling kende dit jaar een recordafmeting.

Ozon beschermt ons tegen de ultraviolette straling van de zon. De schadelijke straling kan onder meer huidkanker veroorzaken.

Brent Spar blijft actueel

Shell liet afgelopen juni onder Internationaal protest de dumping van het olieplatform Brent Spar varen. Twee onafhankelijke Schotse wetenschappers visten nu uit dat Shell fout zat met zijn dumpingplannen. De twee zeggen dat ze drie grove nalatigheden ontdekten in het cruciale Shellrapport: *'Wat we in het bijzonder bekritizeren is de absolute afwezigheid van diepzeestudies in de onderzoeken. Zo maken hun rapporten alleen melding van onderzeese stromingen van één en twee centimeter per seconde. In de Ridge komen echter hevige stromingen langs de bodem voor, dikwijls met een snelheid van een halve meter per seconde. Hierdoor kan een olieplatform in stukken breken'.*

De gevolgen vanzo'n misrekening kunnen zeer groot zijn. Giftige stoffen kunnen bij een onderwaterexplosie in de voedselketen terechtkomen. *'Franse boten vissen in die omgeving soms 1.800 meter diep, de bewering dat diepzeevis niet bereikbaar is voor de visvangst gaat niet op,'* zegt Gage, die ook aandacht vraagt voor het fragiele biologische leven op de zeebodem: *'Het onderwaterleven in de diepzee is nog lang niet helemaal bekend. Er zijn meer en meer aanwijzingen dat het biologische groeiproces op de zeebodem sneller evolueert dan verwacht.'* Hij spreekt zich niet uit voor of tegen dumping. *'Het belangrijkste is dat firma's zoals Shell of de Britse regering meer openheid hanteren in hun onderzoek. De wetenschap kan er alleen maar baat bij hebben.'*

Greenpeace in financiële problemen

De milieu-organizatie Greenpeace beleefde dit jaar een van de suksesrijkste episoden in haar vijfentwintigjarig bestaan. Toch zit *Greenpeace International*, de overkoepelende organizatie, in een financiële crisis. Vijf jaar geleden had de milieuorganizatie nog zeven zeeschepen, waaronder een ijsbreker. Afgelopen zomer bleven er nog drie zeeschepen over. Daarbij komt dat de Greenpeace-vloot oud is, gemiddeld 37 jaar.

In tegenstelling tot wat veel mensen denken, is de financiële toestand van de organizatie dus niet zo rooskleurig. Greenpeace International is afhankelijk van een dertigtal nationale afdelingen. Hoewel die allemaal samen een enorm bedrag leveren, dit jaar meer dan 131 miljoen dollar, zijn de inkomsten fel geslonken. Vier jaar geleden kon Greenpeace International nog rekenen op 178 miljoen dollar.

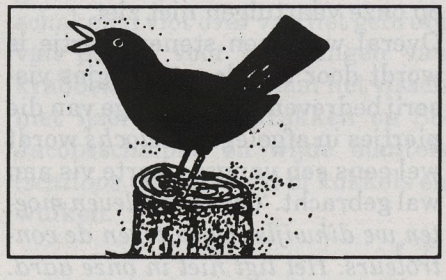
Nu het Franse leger onlangs nog een Greenpeaceschip geënterd heeft, zal de financiële toestand er niet op verbeterd zijn.

Leven in de Noordzee is standvastig

Ondanks de grote visserijdruk en de verontreiniging van het water blijft het ecosysteem Noordzee functioneren en verandert het vissoortenbestand sinds het begin van deze eeuw nauwelijks. Tot die conclusie komt het *Nederlandse Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek* (RIVO) in IJmuiden. Deze stelling werd door de Nederlanders verdedigd op een 4-daags symposium over het ecosysteem Noordzee, dat onlangs plaatsvond in het Deense *Arhus*.

Zeehondenpopulatie in Waddenzee groter

In de Waddenzee leven minstens 1.500 gewone zeehonden. Tot dit aantal kwam afgelopen weekeinde zeehondenonderzoeker *Peter Reijnders* van het *Instituut voor Bos en Natuuronderzoek* op Texel na zijn laatste 'telvluchten' boven het Nederlandse waddengebied. Vorig jaar telde Reijnders rond deze tijd 1.230 gewone zeehonden.



B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Vistechnieken van de Vlaamse vissers (XVI)

Drielingnetten

Met de bespreking van de *drielingnetten* komt een einde aan deze reeks over de vistechnieken van de Vlaamse vissers. In zestien afleveringen legden we een heel gamma vismethodes op tafel. De lezers stonden overigens versteld van de veelheid en de rijkdom van vistechnieken die in de Vlaamse visserij gebruikt worden; een know-how die overigens dreigt te verdwijnen. Anderzijds is het natuurlijk ook waar dat de ontwikkeling van technieken met het einde van deze reeks niet ophoudt. Nog steeds worden — veelal in samenwerking met het Rijksstation voor Zeevisserij — nieuwe methodes en technieken uitgetest. De drielingnetten die hier besproken worden zijn trouwens een uitgelezen voorbeeld van geslaagde experimenten.

Het drielingnet is in de Vlaamse visserij zowat het jongste snufje op het gebied van vismethodes. Het is nog maar een tweetal jaren dat men in België met het uit Groot-Brittanië overgewaaide systeem vist (*). Ook in andere landen (bvb. Denemarken en garnaalvissers in de Golf van Mexico) is het systeem in gebruik. Tweelingnetten bestaan trouwens ook, maar worden hier niet gebruikt Het voordeel van het drielingnet is experimenteel bewezen. Wanneer men op tong vist kan men er drie keer zoveel mee vangen als met de borden en zelfs de boomkorvisserij moet er voor onderdoen.

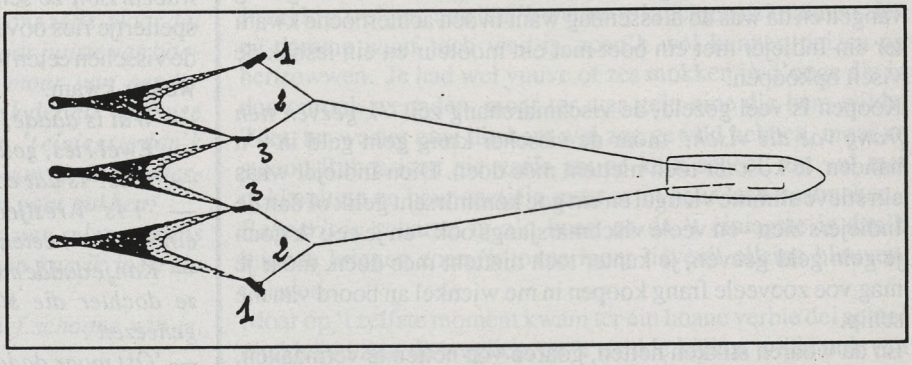
Dat komt logischerwijze doordat men met deze methode een groter grondoppervlak kan bevissen. Indien men dezelfde spanwijde van het loodzeil zou willen bereiken met één groot net, dan zou het schip veel meer trekkracht moeten uitoefenen en dus ook veel meer brandstof verbruiken en/of een sterkere motor moeten hebben. Met de drie kleine netjes heeft men minder trekvermogen nodig. Het drielingnet biedt dus een goede oplossing aan vaartuigen die geen groot vermogen bezitten en toch hun vangstvolume willen optrekken.

De drie netten worden opgehouden door twee borden (ofte 'planken'). (zie op figuur het cijfertje 1). De twee korretouwen worden enkele meters voor de borden gesplitst (in zogenaamde hanepoten, op figuur aangeduid als 2). De buitenste 'hanepoten' houden de plank vast, de binnenste lopen naar 'sleepijzers' (op figuur: 3) die tussen de korren in bevestigd zijn.

Het is even gemakkelijk met deze methode te vissen als met een gewoon bordennet en het inhalen verloopt na wat oefening ook probleemloos.

Door tijdens het winden (vanaf het moment dat de borden in de galgen gewonden zijn) op volle kracht vooruit te varen, komen de netten aan het wateroppervlak en kan men zien of deze beschadigd zijn. De snelheid wordt kort nadien verminderd en de drie kuilen worden afzonderlijk aan boord gewonden.

(*) Zie ook HVB XII, 1994, op pag. 19, 'Hubrecht Deman: drielingnetten'.



N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

De Vlaamse kankerliga zoekt vrijwilligers die tijd willen vrijmaken om kankerpatiënten en hun omgeving te ondersteunen.
In oktober 1995 start er een opleiding in Oostende voor kandidaat vrijwilligers.
Gedacht wordt aan praktische dienstverlening aan kankerpatiënten en hun omgeving zoals ziekenbezoek, ziekenvervoer, waakdienst, kinderopvang, administratie, morele ondersteuning van de patiënten en hun omgeving, promotie en PR-aktiviteiten en administratieve taken.
De Vlaamse kankerliga garandeert een degelijke opleiding, regelmatige bijeenkomsten, een degelijke verzekering en een vergoeding voor de verplaatsingskosten.
Voor meer inlichtingen kunt u zich wenden tot
Ingrid Soenen, coördinator VKL, St.-Maartensbilk 12 te 8000 Brugge
050/34.38.12

Van ein visscher die smoorrieke wierd

'T IS NIET OOVER de visscherie van bie uus dan'k het goan hebben, moar oover de visschers van Madagaskar die 't nog slichter hebben.

Rabearison was doar einen van. Je weunde in 't dorp *Salary*. Os je goed op de koarte kiekt kun je 't vienden.

Rabearison goeng biekansten olle daagen goan visschen. Je zette ze net uut tusschen de koroalen, je sproeng in 't woater met ein bril datten zelve gemakt had en van osten ein visch zaag, goengen der noartoe en dreiften hem in ze net. Je vangde azoo olsan twei visschen: meir kosten nie gebruuken en nog veele minder bewoaren. Einen was voe direkt op te eeten en den anderen was voe te verwisselen bie de boertjes voer ries en banannen. Azoo hatten wel olle daagen eeten, moar kwamten nie verre.

Ter was moar ein dag in de weeke datten meir visch goeng vangen en da was de diessendag want in den achternoene kwam ter ein Indiejer met ein boot met ein mooteur en ein iesbak de visch opkoopen.

Koopen is veel gezeid, de vischmarchang zei: *"'k geeven tien frang voe die visch,'* moar de visscher kreig gein geld in z'n handen, ie kost ter toch niettent mee doen. Dien Indiejer waas ein stieve slimme vleugel en ein goe kommirsant gelik of dan de Indiejers zien - en veele vischmarsjangs ook - en je eei: 'k goan je gein geld geeven, je kanter toch niettent mee doen, moar je mag voe zoeveele frang koopen in me wienkel an boord van me schip.

En da woaren stikken netten, goaren voe netten te vermaaken, korkebollen voe de netten booven te hoeden, stikken lood voe ze rechte t' hoeden in 't woater, speegeltjes en olle soorten gekoleurde gloazen kraalen voe kadoo te doen an 't wuuf of 't lief, tandebustels voer in hunder krullen te steeken en nog meir dan hoendert andere gerieflijke diengen in die sjanger.

Rabearison had den helft van de tied eintwadde noodieg voe te visschen en os ze vrowwe ein nieuw kiend had gekocht, goengten ook wel ein keir ein vischje verwisselen voer ein handvul gloazen marbels of ein speegeltje.

De keuninck

Moar ze vrowwe was da gowwe moe met die kadoos en ze zei: *'os je niettent anders voe mien kopt, trekken 'k der uut en je kut op ein ander goan voe te verwisselen teegen visch'*. Ze trok der op uut met oal heur kinders en 't menoage en *Rabearison* zat doar olleine. Moar wa gebeurde 'r? *Ramanampeheloha*, de keunienk van oenderwoater had ein dochter, ein schat van e kiend. Moar da gebeurde er? Da kiend wierd stief ziek en de keunienk zat geheile daaagen te schreimen op ze troon, zoedoanig veele dat 't woater van de zee wel twei duum reis en dan de menschen an land peisden dat 't spriengtie goeng zien. De toovenoare van oender woater wierd er bie gehoald en de deezen, schartte in ze board en je zei teegen de keunienk: *'Ter is moar ein middel voer heur te geneezen en dat is da ze zoe moeten ries eeten anders vreizen 'k da ze goat dood goan'*.

De keunienk goeng nog meir an 't schreimen osten dadde hoorde. In 't land van oenderwoater ister wel van ollesten te vienden moar gein bitje ries.

Ze mieniester kreigter kompasje mee en je zei teegen de keunienk: *'Je moet er niet mee inzitten, 'k weeten ik woar datter ries gruujt en 'k goan der sebietsent achter'*.

Je kwam roend den noene booven op de plekke woar dat *Rabearison* ze schuttels an 't wasschen was. Ter was nog ein spettertje ries oover en je smeit dadde teweege in 't woater voe de visschen eeten te geeven, op 't moment da de minister booven woater kwam.

— *'Wat is dadde,'* vroegten an *Rabearison*?

— *'Ewel ries, gelik of da je ziet,'* zei de deezen.

— *'Ries? Is dat echt ries? En wa goat je doarmee doen?'*

— *"t Is 't restjeen 'k geeven 't an de visschen dan ze ook eintwadde 't eeten kriegen die op eintwadde trekt'*.

— *'Kan je dadde missen?'* vroeg de minister, *"t is voe de keunienk ze dochter die stief ziek is en die ries moet eeten voe te geneezen'*.

— *'Ost moar dadde is'*, zei *Rabearison*, *'hier zi, pakt het mee, moar vergit nie van me pot weere te briengen, 'k hebben der moar einen, want me wuuf is weggeloopen met geheil me menoasje en oal die kienders'*.

En azoo kreig de prinsesse heur ries en was ze sebietsent geneezen.

De keunienk was zoedanig kontent datten teegen ze mieniester zei: *'Os je die leege riespot weere draagt, vraagt ein keir dat die mensch die de ries bezorgd hebt zoe meekomen, 'k goan hem ein stieve schoone beloonienge geeven omdatten me dochter t' leeven gered hebt'*.

De mieniester

Zoo gezeid, zoo gedoan en *Rabearison* zei datten hem wel ein dagsje koste vriemaaken nu da ze wuuf toch weg was en je goeng mee in de dieperiek.

Moar de mieniester verwittiegde'n hem datten nie te gowwe moste pakken 't geine dat de keunienk wilde geeven. Os't geld was, zelfs veele, mosten zeggen datten lieversten ☞

De prinsesse

zoe willen verstoan wat dan de beisten oender malkoar an 't vertellen woaren. Da goeng hem nog veele riekerder maaken.
Os ze bie de keunienk kwaamen zei de keunienk teegen *Rabearison*: *'j' hebt me dochter heur leeven gered, je mag ter nu mee trowwen voe je beloniengе'*.
— *'Bedankt'*, zei *Rabearison*, *'os ik ze goed bekieken* (zie ook onze foto) *is't wel ein schoon moksje, stief schoone zelfs, moar dat is moar juuste van booven moar van oender kan ik der nie vele mee doen, 't einiegste dan' k der van goan oendervienden is dat ze oal de platse in me bedden goat pakken.'*
— *''k Verstoan dadde'*, zei de keunienk, *''k zien zelve zeevens keirs getrowd, moar os je ze nie wilt hebben kan ik joen ein groote zak met goede geld voe kadoo geeven'*.
— *'Mersie, meneire de keunienk, dat is stief schoone van je, moar 'k zoen lieversten wat anders kriegen'*.
— *'En wadde zoe je willen kriegen?'*
— *'Ewel os't moar te geeven is voe joen, 'k zoen willen kunnen verstoan wat dan de beisten teegen malkoar vertellen.'*
— *'Os't moar dadde is,'* zei de keunienk, *''k goan sebietsent me toovenoar loaten kommen en de deezen goat 't wel flikken.'*
En azoo kwam *Rabearison* weere booven woater, zoender wrowwe, zoender geld, moar met ein geheile pak verstand datten voordien nie had.
Ter zaaten doar juuste twei kroajen in de palmboom booven ze huuzekotje teegen malkoar an 't klappen.
'k Goan ein keir luusteren os die toovenoare ze werk goed gedoan hebt peisten en iffiktief, je koste van 't eiste toe 't laste woord ollesten verstoan.
— *'Je moet ein keir kieken noar die luje visscher die hier oender die boom ligt te slaapen, in de platse van te goan visschen'*, zei den eiste kroaje..
— *'Je slapt ie nie,'* zei de tweiden, *'je doe moar juuste gelik of datten moe is, kiekt moar ein keir goed, z'n oogen zien nog oopen. 'k Zoen wel ein keir in ze kinne goan pekken, je goat zien datten wakker is.'*
En kroaje nuumeroo twei vloog noar beneen en je wilde begunnen pekken, moar *Rabearison* die 't oal verstoan had was de rapsten en je koste de kroaje nog juuste bie ze vlerken pakken.
— *'Loat me los'*, zei de kroaje.
— *'Ba' k en doen,'* zei *Rabearison*, *'je zie wel gekommen 'k goan je pluumen en je opeeten'*.
— *'Doe da nie'*, zei de kroaje, *'os je me loat leeven, goan 'k joen ein geheim verklappen datter niemand wit.'*
Rabearison liet de kroaje los en die beiste zei: *'zie je doar die boewabab? Ewel oender ze workels ziender zeeven groote potten met geld begraaven. Hoalt ze der uut en je goat voe de reste van je leeven smoorrieke zien'*.
En 't was gelik of da die kroaje verteld had. *Rabearison* kost z'n oogen nie gelooven osten oal da geld zaag en je leefde gelik God in Frankriek of nog beeter zelfs.
Je zei in z'n eigen: nuu dan'k weere op krachten gekommen zien en damme wuuf toch weg is, zoen'k wel kunnen peizen op hertrowwen. Je had wel vuuve of zes mokken in d'ooge die in den omtrek weunden, moar ter was gein eine die hem wilde. Toet, ter waster eine die hem wel zoe gewild hebben, moar ze stoend Rabearison nie veele an: ze keik scheel, zat vul met pokkepitten en heur soetjein most ze in heur leen vastmaken.
Rabearison schartte in z'n hoar: os da 't einiegste is dan'k kunnen kriegen zoen 'k tonne moar lieverst olleine bluuven, peisden.
Moar op 't zelfste moment kwam ter ein hoane verbie dei achter ein kieken zaat da wegliep, en 't twidde kieken wilde ook van gein liefde weeten, 't was moar juuste 't zesde kieken da gewillieg was, en 't was nog 't schoonste nie.
— *'Zie je wel'*, zei dien hoane in z'n eigen, *'hoe dat 't goat: os ze van je wegloopen is 't omdat van joen nie willen weeten, je steirt mag nog in 't zuuverste goed zien, 't is moar juuste de deeze die 't geiren wilt hebben die heur loat pakken en 't is oal gein avance van achter de deeze te zitten die wegloopen.'*
Rabearison verstoend de lesse en 't is azoo datten trowde met die scheele met heur pokkepitten en heur soetjein in heur leen. Moar met 't geld van oender die boom leefden ze lange en gelukkieg, ze hadden veele kienders, 't woaren wel oal scheele, moar 't kost' heunder nie bommen.

En ter kwam ein zwientje met e lange snuut
En 't vertelliengsje is uut!

Jef Klausing

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

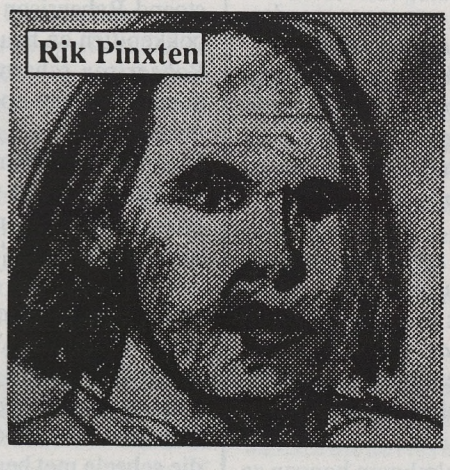
Generale Bank

Rik Pinxten

Culturen zijn taaier dan je denkt

WIE, zoals ondergetekende, enige tijd in een universiteitstad gewoond heeft, heeft daar een kennissenkring opgebouwd die deels bestaat uit vage figuren die iets-aan-de-univ-doen. Je vraagt je niet echt af waarmee ze zich onledig houden. Als je aan de toog staat, heb je het met hen al eens over het weer. Soms leer je ze beter kennen en hoor je dat het leven aan de universiteit ook niet alles is. Cafékennissen, maar dan van een geleerde soort.
Wanneer je die stad verlaat en (weer) aan de kust komt wonen, zie je die gasten nooit meer terug... behalve op de televisie en dan blijkt dat ze inmiddels minister geworden zijn, of kabinetschef van een minister, of professor of professor en minister tegelijk. Wie had dat ooit gedacht, zo zeg je dan. (Zij natuurlijk, zo luidt het antwoord.)

Rik Pinxten is zo'n figuur. Twintig jaar zag ik hem door Gentse straten 'dwalen': rustig, lang slungelachtig haar, een beetje zoals een indiaanse krijger op rust. Dat uiterlijk is er niet toevallig gekomen, zo leer ik nu, want hij blijkt dè specialist van de Navajo-indianen te zijn.
'Culturen sterven langzaam' (1), zo heet het boek waarmee hij momenteel naam maakt en op de flap lees ik: *'Rik Pinxten (°1947) is sinds 1983 hoogleraar cultuurwetenschappen en godsdienststudie aan de universiteit van Gent. Samen met zijn vrouw verricht hij al 17 jaar veldwerk bij de Navajo-indianen (USA)'.* Wie had dat ooit gedacht?


Rik Pinxten

Onderhandelen

Pinxten heeft iets te zeggen. *'Dit boek gaat over de wereld van de nabije toekomst en hoe we daarin zouden kunnen overleven'*, zo luidt de eerste zin. Hij wil ons laten begrijpen wat er aan de hand is in dit tranendal en dat is nodig, want er is de jongste tijd één en ander ten gronde veranderd en *'Niet één van de specialisten die het wereldgebeuren nauwlettend bestuderen, heeft vanuit zijn of haar theorie deze lawine van verschuivingen voorspeld. Daarom laat ik die theorieën voor wat ze zijn, en ga ik uit van een nieuwe, en enigszins gewaagde, hypothese.'* (pag. 14). Volgens Pinxten gaan we niet naar één wereldomvattende cultuur. Je mag dan wel foto's te zien krijgen van een Chinees kindje dat cola slurpt, je mag de Amerikaanse president dan wel horen verklaren dat dè nieuwe wereldorde een feit is; de werkelijkheid is anders. Het is niet omdat wij bananen eten dat wij Afrikanen geworden zijn, aldus Pinxten die *'niet verwacht dat de wereld één groot westers (...) dorp zal worden (...) Culturen zijn taai en wanneer hun leden een ander jasje aantrekken of ander voedsel verorberen, verandert dat de cultuur niet wezenlijk.'* (pag. 86).
Anderen zien (o.a. in de gebeurtenissen in ex-Joegoslavië) een heropleving van het nationalisme. Niks van, zegt Pinxten, dat zijn achterhoedegevechten, *'doordat ze de voorbije twee, drie generaties artificieel werden toegedekt (met name onder het regime van Tito, respectievelijk onder de communistische leiders in de Sovjetunie.'* (pag. 26). Pinxten zelf gelooft dat in de loop van de volgende eeuw twaalf grote *cultuursferen* zullen ontstaan, waarvan West-Europa er één is (2). Die twaalf zullen op voet van gelijkheid met elkaar moeten leren onderhandelen over oplossingen voor de wereldomvattende problemen.

En de visserij

Denk nu maar niet dat dat allemaal ver van ons bed is. De visserij is al lang een internationale zaak geworden; evenals het zakendoen, het onderhandelen en het reizen, allemaal dingen die in de visserij ook (overigens meer en meer) gebeuren. We weten niet of de pronostiek van Pinxten juist is, maar dat is hier even niet belangrijk. Dat het nuttig is de cultuur van andere volkeren te kennen staat immers buiten kijf. Dat Pinxten daarbij kan helpen is ook een feit. Kriskras bladerend in het boek lees ik dat ze in Japan om andere dingen lachen dan in West-Europa; bij de Navajo-indianen speelt *De Eerste Mens* een heel andere rol dan onze *Adam & Eva*; sommige indianenstammen uit Brazilië stoppen met vechten van zodra er een eerste dode gevallen is (hier hebben we de neiging dat anders te doen); het Bruto Nationaal Produkt (B.N.P.) dat in de westerse economie algemeen gehanteerd wordt blijkt een haast waardeloze categorie te zijn om de welstand of de armoede van de bevolking Rusland of China te kennen; het hindoeïsme is geen religie in de westerse betekenis van het woord; de oosterse geneeskunde werkt op een heel andere manier dan de westerse (maar ze werkt wel degelijk), de Chinees schaamt zich diep wanneer de Europeaan een afspraak op het allerlaatste moment wil verplaat- ☞

sen; wie weigert af te dingen in onderhandelingen met sommige volkeren, getuigt van domheid of, erger nog, van neerbuigende onverschilligheid.

Dat cultuurverschillen tot grote problemen kunnen leiden ondervonden de Oostendse vissers die na WOII naar Argentinië uitweken. Ze deden dat samen met vissers uit het Nederlandse Urk en er ontstond haast opstand aan boord van de schepen toen bleek dat de Urkers op zondag radikaal weigerden te werken (3). Hetzelfde overkwam de Belgische schipper *Marcel Pots* toen hij Nederlandse vissers moest opleiden om hen de IJslandse visgronden te leren kennen (4).

Belgische vissers kunnen trouwens weer heel vlug geconfronterd worden met de manier waarop het westerse beloningssysteem door Afrikaanse vissers, vislossers en visverwerkers ervaren wordt. Regelmatig komen uit Afrika immers interessante voorstellen om daar Vlaamse schepen bij de produktie in te schakelen (5). Pinxten: *'In de Europese context wordt een bepaalde produktiviteit beloond met een bepaald loon. Produceert men meer (...) dan krijgt men (...) een hoger loon. Het vooruitzicht op meer loon (...) wordt gebruikt om de produktiviteit op te voeren (...) Bij inplanting van fabrieken, bijvoorbeeld in Zaïre, werd dat stelsel mee ingevoerd. Tot verbijstering van velen werkte het niet op dezelfde manier als in Europa. Het had zelfs een omgekeerd effect. Als een Zaïrese arbeider goed werkte en daarvoor beloond werd met een hoger loon, creëerde dat vaak problemen. Hield men de koppeling prestatie-beloning aan, dan gebeurde het vaak dat de goede arbeider ontslag nam of dat zijn prestaties sterk verminderden (...) Wat was er aan de hand? In sommige Afrikaanse culturen is de kostwinner verplicht om x-leden van de eigen clan te onderhouden. Verdient hij meer, dan kunnen dus meer monden worden gevoed. Vaak komen familie- of clanleden ook daadwerkelijk bij de arbeider inwonen. Met de verhoging van het loon stijgt dus ook de familiale druk'* (pag. 103-104). En daar wilde die mens natuurlijk zo gauw mogelijk weer vanaf geraken. Het is allemaal heel simpel... als je het maar weet.

Flor Vandekerckhove

(1) Pinxten, R., 1994, *Culturen sterven langzaam, over interculturele communicatie*, Antwerpen-Baarn, Uitgeverij Hadewijch, 144 p., 790 frank.

(2) De twaalf zijn *West-Europa, Noord-Amerika, Gemenebest van Onafhankelijke Staten (Gos, Rusland), Centraal-Azië (met Turkije), China, Japan met Zuidoost-Azië, islamitisch Azië, India, isalmitisch Afrika met Klein-Azië, Oceanië, Latijns-Amerika en Zwart-Afrika.*

(3) Pots, D., *Vlaams-Nederlandse spanningen op de Flandriavloot*, HVB 1992 VI p. 31.

(4) Pots, D., *Kapitein Marcel Pots, een leven rond IJsland*, HVB 1995 V p. 4.

(5) Florizoone, D., *En nog een project in Afrika... project Ivoorkust*, Rederscentrale jaargang 22, XVII, p. 7.

Kunst aan zee

Het kleischip van Flamand

KERAMIEK (ceramiek) is pottenbakkerskunst, het vervaardigen van aardewerk, porselein. Uit klei of *kliete*, zo weelderig aanwezig in de polders, maakt de ceramist een vorm, bijvoorbeeld een stenen geneverkruik of een porseleinen stukje voor de *schone kasse*. Maar het hoeft daarbij niet te blijven. Kunstenaars proberen iets méér te doen dan de dagdagelijkse kleibewerkingen. Dat is niet typisch voor onze tijd. Klei heeft duizenden jaren kunst achter de rug. Bijvoorbeeld in de prehistorische beeldjes en wijnkannen, de klassieke Griekse en Romeinse vormen, de latere stukken vaatwerk die zowel onder het Oostendse Mijnplein als in (Wal)Raversijde gevonden werden en soms ook wel in grootmoeders dressoir en bijna wekelijks op een of andere rommelmarkt.

Galerij Desko, van de steenbakkerij Desimpel in Kortemark, toont reeds meer dan 10 jaar hoe-ver men kan gaan met de klei om toch nog steeds mooi en tastbaar te blijven.

Nu had ikzelf nooit durven vermoeden dat die klei zo fijn via de porceleintechniek bewerkt kan worden, om te komen tot bijvoorbeeld een getuigd schip (foto). Of dan toch het vermoeden ervan of de verwijzing ernaar. In dit geval een primitieve scheepsvorm die eerder Egyptisch of Thor-Heyerdahl-achtig aandoet. Een boeg die een boeg is, masten die zowel een voorwaardse kracht moeten geven, als een evenwicht suggeren en een bemanningsveiligheid onder een koepelvorm.

Alles zit erin om streng vooruit te varen onder de willekeur van een eigenzinnige wind.

Onderstaand werk van kunstenares Petra Flamand is samen met dat van nog 57 andere kunstenaars uit 7 verschillende Europese landen te bekijken in Galerij Desko, Hoogledestraat 92, 8610 Kortemark, tot 10 november. Dagelijks (niet zon- en feestdagen) van 9.30 tot 17.00 uur.

André Baert

De Laatste Vuurtorenwachter

LEZERS, LEZERESSEN! Hier volgt een warme maar dringende oproep en wel tot de natie. Laat ons het onvermijdelijke onder ogen zien. Laat ons de blik niet langer afwenden van hetgeen ons te wachten staat. Stilaan edoch onafwendbaar stevenen wij af op het einde der tijden. Niets aan te doen. Als dat einde al niet *vlak* nabij is, dan is het in elk geval iets meer nabij dan gisteren. En wat erger is: morgen zal het nog iets nabijer zijn dan vandaag. Gij moogt er niet teveel aan denken. Zeker als gij er zoals ik van overtuigd zijt dat er geen hiernamaals is. Er is géén hoop. Maar er is wel ambiance. Want de zedenverwildering houdt gelijke tred met de naderende apocalyps. Hoe dichter we bij de afgrond komen te staan, hoe wilder het eraan toegaat in deze wereld die er als één grote *megadancing* begint uit te zien.

Prinses Lilian eist intrekking roman

Schaamhaar van Meryl Streep mikpunt van censuur

In de tachtiger jaren waren er nog arbeidersparadijzen waar de zeden samen met het voedsel gerantsoeneerd werden. Maar wat zien ik? De aartsbisschop van Bratislava, *Jan Sokol*, heeft nu felle kritiek moeten uiten op een optreden van *Black Sabbath*. Onze Jan vindt dat een groep die satanisme en duivelaanbidding in haar programma heeft en als symbolen een omgekeerd kruis en het duivelse getal 666 voert daar geen plaats heeft. Ach, waar is de goeie oude tijd van de censuur? zo hoor ik de prelaat verzuchten. In Polen is het nog erger (maar daar is alles erger, altijd geweest). Daar wil de kerk '*Priest*' van de Britse regisseuse *Antonia Bird* verbieden. Deze film gaat over een jonge homoseksuele priester in een verpauperde wijk van Liverpool. Dus totaal ongeloofwaardig! Maar goed, in een land als Polen moet het toch aangenaam verpozen zijn bij deze beelden, vooral tijdens de nakende winter waarin de Polen en Polinnen ongetwijfeld met weemoed terugdenken aan de tijd dat het voedsel er gerantsoeneerd was, hetgeen dan toch betekende dat ze toen wèl iets te vreten hadden. (Gelukkig staat daar nog ergens een frietkot van de Oostendse volksvertegenwoordiger *Didier Ramoudt*, anders was er al helemaal niets meer.) Maar popconcerten en films, dat zijn elementen van de massacultuur en daar mag je je dus aan enige vuilspuierij verwachten... Edoch in de wereld van de hogere kunst & cultuur is het al niet beter. Neen, driewerf neen! Zo is er onze Waalse schrijver *Pierre Mertens* (spreek uit: Mertèins), een vriend des huizes van Het Hof. Nu schrijft hij toch wel een roman (*Une paix royale*) zeker waarin hij over wijlen *koning Boudewijn* woordelijk zegt (maar dan in het Frans natuurlijk): *'In 1960 was hij bijna verloofd met een Franse prinses, maar toen hij vernam dat ze 's nachts wou gaan zwerven in het Antwerpse havenkwartier, heeft hij haar onmiddellijk verstoten. Nochtans zou zij spannend geweest zijn aan zijn zijde, niet? (...) Zo verloofde de man zich in de herfst van hetzelfde jaar nog met een steriele vrouw en ondernam hij een bedevaart naar Lourdes! Dat vond hij belangrijker dan zich naar Kongo te begeven, dat zich van België probeerde los te scheuren. Leopold was razend toen hij zich voorstelde dat zijn zoon een huwelijk zonder liefde aanging, onder invloed van de kardinaal.'* Op het koninklijk kasteel zal onze Pierre zich alvast niet teveel meer moeten vertonen, daarbovenop komt dat *prinses Lilian* ook klacht neergelegd heeft tegen de schrijver. Zijn boek moet de winkels uit, zo stelt de (uit Oostende afkomstige, wij kunnen het niet genoeg benadrukken) prinses. Dat belet mij natuurlijk niet te mijmeren over wijlen ene *Boudewijn* die de geschiedenis had kunnen ingaan als *de geilige koning*.

Dat zou een mooi slot van deze column geworden zijn, ware er niet het bijzonder beangstigende bericht dat de censuur ook toeslaat voor de film *'The Bridges of Madison County'* waarin de door ons geprezen *Meryl Streep* optreedt. In de Filippijnen hebben de censors namelijk gezien dat in de film een glimp valt op te vangen VAN HET SCHAAMHAAR VAN MERYL STREEP! Nu ben ik een heel toegeeflijk man. Als de aartsbisschop van Bratislava *Black Sabbath* buiten de deur wil houden, dan krijgt hij mijne zegen, ik was vroeger al niet voor al dat lawaai. Als de verzamelde katholieken van Polen niet willen kijken naar een kontneukende pastoor, dat ze dan thuis blijven en zich bezatten aan hetgeen hen nog rest uit de tijd van *Gomulka*. Als *prinses Lilian* de Franse literatuur wil verbieden, dan leg ik me daar node bij neer... Maar mocht ik vóór het allerlaatste einde der tijden nog die film zien waarin het schaamhaar van *Meryl Streep* voorkomt, dan zoude ik misschien tòch nog gaan geloven dat er een hiernamaals bestaat en dan zoude ik op de valreep gered zijn.

Handen af van het schaamhaar van Meryl Streep!

Full power in service!

ABB = your marine partner for:

Refrigeration

Technical knowledge on an expert level

Official STAL dealer

Practical experience with all types of refrigeration systems

Spare parts

Maintenance/Service

Modifications to more environmental friendly media

Electro-Technical Service

Rotating Machines

Revision and rewinding

Electrical drives

Generator control and switchgear

Ship automation

Predictive maintenance

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

24h/24 - 7 days/7

Alycad - Antwerpen

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

ABB
ASEA BROWN BOVERI

NEDERLAND

Drie doden bij gasexplosie op vissersvaartuig

Maandagavond 4 september ontving het Kustwachtcentrum te IJmuiden bericht dat zich aan boord van het Nederlandse vissersvaartuig UK 114 'Lummetje' (gebouwd in 1980 en 36 meter lang), een ontploffing had voorgedaan. Het schip bevond zich toen ongeveer 150 km ten noorden van Schiermonnikoog.

Twee van de vijf opvarenden vonden meteen de dood. Een derde werd ernstig gewond overgebracht naar een ander vissersschip waar hij aan zijn verwondingen bezweek. Het betreft de vissers Frans Willem de Vries, 41 jaar, gehuwd en vader van drie kinderen; Johannes van Urk,30 jaar, gehuwd en vader van drie kinderen en Lucas Tiemen van Slooten, 33 jaar, gehuwd en vader van vier kinderen

De 40-jarige Haye de Jong uit Oosterzee werd zwaar gewond per helicopter getransporteerd via de Sylt naar een ziekenhuis in het Duitse Kiel. De artsen hadden goede hoop dat hij het ongeluk zou overleven.

De schipper van de UK 114, de 44-jarige Jelle de Vries, bleef ongedeerd.

Na de explosie ontstond brand in het voorschip en in het nettenruim. De UK 154, de UK 284 en een Engels visserschip hebben getracht de brand te blussen en verleenden de schipper assistentie. Daarbij kregen zij hulp van twee Duitse overheidsvaartuigen en ook van brandweerlieden van het platform H7. Rond 05,30 uur was men de brand meester, maar om 08,30 uur kwam het bericht dat het schip was gezonken 140 km ten noorden van het eiland Borkum.

Tragisch was dat een Noorse brandweerman van het platform H7 gedurende de reddingsoperatie een hartaanval kreeg. Hij is korte tijd later aan boord overleden. Twee andere brandweerlieden van het platform werden naar Helgoland overgebracht omdat het drama hen teveel had aangegrepen.

Per helicopter werden de overige betrokkenen overgebracht naar het platform H7 waarna zij terugkeerden op de eigen schepen.

SOMALIE

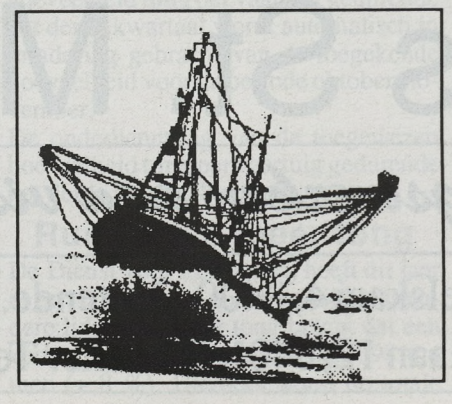
Gevraagd: Belgische vissersvaartuigen

Ten noordoosten van Somalië is er plaats om een of meer Belgische vissersvaartuig aan het werk te zetten. Er zou daarbij een joint-venture opgericht worden waarin drie partijen vertegenwoordigd zijn: één of meer Belgische reders, de maatschappij waarvan de projectontwikkleaar deel uitmaakt en één of mee Somalische burgers. De Belgische vaartuig moeten dan wel daar gaan vissen natuurlijk en zullen hier van de lijst der visservaartuigen worden geschrapt. Wie dat te drastisch vindt, kan nog een tussenweg kiezen, zo blijkt uit het Informatieblad van de Rederscentrale, die bereid is hierover meer informatie te verstrekken. In deze organisatie heeft men de indruk dat het hier om een geloofwaardig project gaat. Men heeft nu te maken met een firam van een totaal andere allure dan EBA, die enkele maanden geleden met mooie proposities afkwam, waarbij men vermoedde dat het EBA alleen om het snelle gewin te doen was. Dit keer spreekt de Rederscentrale echter van 'enorme mogelijkheden'.

SPANJE

Spaanse vissers in actie tegen mislukt overleg

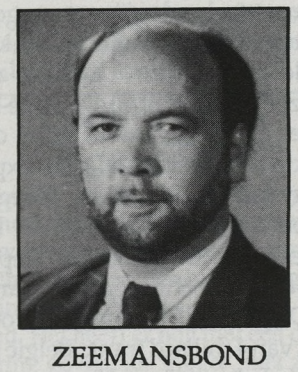
In de week van 1 september hebben boze Spaanse vissers acties gevoerd uit protest tegen het mislukken van het visserijoverleg tussen de EU en Marokko. Dat land heeft zijn visgronden tot verboden terrein verklaard voor Europese vissers wegens overbevissing. Overleg tussen EU-commisaris Bonino en de Marokkaanse overheid om nieuwe quota vast te leggen faalde. De haven van Algeciras - belangrijk voor het scheepvaartverkeer met Marokko — werd door de vissers geblokkeerd en twaalf vrachtwagens met bestemming Marokko werden tegengehouden. Ook de haven van Huelva en toegang tot de haven aan landzijde werden geblokkeerd terwijl in Almeria de banden van twee Franse vrachtwagens eraan moesten geloven. De Spaanse vissers, die ☞



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

BTB

Secretaris
Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND

ABVV

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

direct getroffen worden door het conflict, zijn vastbesloten hun acties uit te breiden, maar Marokko heeft al laten weten niet te zullen buigen voor de acties, noch voor enig ultimatum van de EU.

BELGIE ——————————✈

Internationale bijeenkomst over visselarven

In Gent ging begin september *'Larvi 95'* door, een internationaal symposium rond de larvicultuur. Dat is het belangrijkste stadium in de aquacultuur. Gekweekte larven zijn een bijzonder gegeerd commercieel produkt geworden. Ruim driehonderd deelnemers uit 59 landen, waaronder Taiwan, Vietnam, Nigeria en de Verenigde Staten, zijn naar Gent afgezakt. *'Aquakultuur is een heel valabel alternatief voor de visvangst,'* aldus congresvoorzitter *Patrick Sorgeloos. 'Het wereldvoedselprobleem zal het niet oplossen, maar het kan in de toekomst wel visserijconflicten zoals die tussen Spanje en Canada voorkomen.'*

Het meest cruciale stadium bij het kweken van vissen is de periode na het uitkomen van het ei. In de natuur overleeft slechts 1 larve op 10.000 de eerste weken. Om dat percentage op te trekken werd er in de hele wereld gezocht naar technologiën en aangepaste voedingsmiddelen. Zo ontwikkelde zich de larvicultuur. Deze is nu de onderzoeksfase voorbij. De privé-sector zag het gat in de markt en is de gekweekte larven massaal gaan exploiteren. In het Middelandse Zeegebied worden ongeveer 200 miljoen larven van zeebaars en zeebrasem geproduceerd en verkocht tegen 20 frank het stuk. Dit geval alleen is al goed voor een omzet van 4 miljard frank. België speelt niet zo'n belangrijke rol in de produktie van de larven. *'Maar bijna alle bedrijven uit het Middelandse-Zeegebied werken met Belgische Know-how,'* aldus *Sorgeloos.*

NEDERLAND ——————————✈

Licentiesysteem werkt remmend, zegt Kramer

De Nederlandse reder *Kramer* heeft drie kotters in de vaart, elk met een motor van maar liefst 2000 pk. Tevens is hij voorzitter van de *Federatie van Visserijverenigingen, de Vereniging Visserijbelangen, de visveiling Insula BV en de coöperatieve producentenorganisatie Oost-Nederland.*

In een intervieuw in *'Stand-by'*, het bedrijfsblad van een motorenfabriek geeft Kramer zijn mening over de evolutie in het visserijbedrijf.

In de jaren tachtig liepen de motorvermogens op naar 2.000, 3.000 en zelfs 4.000 pk. *'Dat is geen gelukkige ontwikkeling geweest'*, vindt Kramer.

'Toentertijd is ook door visserijorganisaties meer malen aan de overheid gevraagd een pk-stop uit te vaardigen. Men bleek er echter niets voor te voelen om de ondernemersdrift van overheidswege te beteugelen'. Het waren dan ook gouden tijden voor de visserij. De vangsten werden almaar groter, niet alleen door de sterkere motoren maar ook omdat er onverwacht grote hoeveelheden vis in zee rondzwommen. De vlootcapaciteit verdubbelde en vernieuwde zich voortdurend. De in 1974 aanwezige capaciteit capaciteit van 300 000 pk was in 1985 gegroeid naar 600 000 pk. Scheepsbouwers, machinefabrieken en motorleveranciers deelden mee in de welvaart.

Om de groei een halt toe te roepen werd door de overheid een licentiesysteem opgelegd en kwam er bepaling dat vanad dat moment nieuw te installeren moteren niet meer vermogen mochten hebben dan 2000 pk.

'Dat licentiesysteem begint nu zo langzamerhand te leiden tot veroudering van de vloot,' kondigt Kramer aan. *'De schipper-eigenaar wil wel investeren in een nieuw schip, maar moet dan zijn oude schip zonder motorlicentie verkopen. In dat geval brengt het maar een schijntje op van de werkelijke waarde. Hij kiest dus voor hermotorisering. Tien jaar later is de situatie echter nog steeds dezelfde. Nieuwbouw zal dus heel schaars worden. Dit heeft natuurlijk ook gevolgen voor de werven en machinefabrieken (...) Nu moet je niet schreeuwen voor je geslagen wordt en heus, dat gebeurt ook wel eens, maar er moet een oplossing komen voor dat licentiesysteem. Anders zie ik het somber in voor de vloot, want geen enkel schip heeft het eeuwige leven'.*

IVOORKUST ——————————✈

Rederscentrale propageert samenwerking

De Rederscentrale is bijzonder gecharmeerd door het bezoek van een delegatie uit het Afrikaanse Ivoorkust, zo meldt het Informatieblad van deze vereniging. Samen met Belgische projectontwikkelaars wil men Belgische reders inschakelen in een visserijproject. In een eerste fase zouden de Belgen onder de vlag van Ivoorkust vissen (geen quota, geen beperkingen van vistuig, gratis licentie). De vangst zou verkocht worden vooraleer de schepen de haven van *Abidjan* binnen varen. De projectontwikkelaar garandeert dus de afzet. In deze fase zou de Belgische licentie van het schip behouden blijven .In een tweede fase zou een NV gevormd worden waarin ook de Belgische reder vertegenwoordigd is. Deze NV zou de vis opkopen en rechtstreeks doorverkopen aan de detailhandel. Het schip zou dan eigendom van de NV worden.

Wie interesse heeft kan contact opnemen met de Rederscentrale.

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

Aktiviteiten voor vissers

OKTOBER

1-31 *Paster Pype-tentoonstelling*, Heemmuseum De Plate (Feestpaleis), Wapenplein, Oostende (tot 15 jan. 96)

1-30 *CMB 100, een eeuw Compagnie Maritime Belge*, tentoonstelling in het Scheepvaartmuseum, Antwerpen (tot 31 dec.)

11-16 *FAO-Symposium '95* in Quebec (Canada), ter gelegenheid van de 50ste verjaardag van de *Food and Agriculture Organisation* (FAO) van de Verenigde Naties

NOVEMBER

1-30 *Paster Pype-tentoonstelling*, zie hoger

1-30 *CMB 100*, zie hoger

23-24 *Maritiem Congres*, Zeebrugge '95

13-16 *International Seafood Conference* in Noordwijkerhout (Ned.)

14-18 *Europort 95*, internationale maritieme tentoonstelling in RAI-complex, Amsterdam

16-18 *De Noordzeepotvissen, een jaar later*, symposium in Koksijde

19 *Het Scheldeloodsenkoor* in Oostende: zie elders in dit blad

DECEMBER 95

1-31 *Paster Pype-tentoonstelling*, zie hoger

1-30 *CMB 100*, zie hoger

Fileren I

In de Oostendse vismijn kreeg pakhuis 44 waar de VDAB-beroepsopleidingen ondergebracht zijn in de nacht van vrijdag op zaterdag 30 september inbrekers op bezoek. De dieven gingen aan de haal met een fileermachine.

Fileren II

Het Oostendse vormingsinstituut ook dit jaar weer een opleiding voor toekomstige visdetaillisten. Fileren van vis, verkoopkunde, winkelinrichting... het komt allemaal aan bod in de cursussen waaraan medewerking verleend wordt door o.m. chefkok Lamoot en ingenieur Declerck van het Rijksstation voor de Zeevisserij. De cursus die gespreid wordt over twee jaren ving aan op 17 september. Meer inlichtingen bij het Vormingsinstituur voor KMO, Jungbluthlaan 2 te 8400 Oostende. Telefoneren kan op nr.: 059 / 70.67.37. Je vraagt dan naar Jan Hostyn.

Uitslag garnaalpelwedstrijd Oostende 17 september

Kinderen: 1. Veronique Muylle, 2. Dini Bogaert, 3. Eveline Rijssen, 4. Jhonny Pringels, 5. Jhonny Debruyne.

Volwassenen (55 deelnemers): 1. Suzanne Dieusart, 2. Monique Vanmassenhove, 3. Bianca Bruynsteen, 4. Helena Maenhout, 5. Bruno Bruynsteen, 6. Eddy Hendryckx, 7. Louisette Klausing, 8. Fernanda Roose, 9. Simone Ghysels, 10. Norbert Hendryckx, 11. Carmen Dufait, 12. Christiaen Hendryckx, 13. Rachel Van Baelenbergh, 14. Raymonde Ghysels, 15. Christiane Barbé, 16. Marie-José Bulteel, 17. Christine Provoost, 18. Marc Hendryckx, 19. Elaudine Massyn, 20. Jaqueline Schmitte, 21. Carine Dagraad, 22. Vera Nierynck, 23 Dottje Destickere, 24. Nadine Maesen, 25. Rosette Nierynck, 26. Richard Quagebeur, 27. Lydia Lus, 28. Roland Debeau, 29 August Delanois, 30. Denise Decorte.

Aanvullende quotamaatregelen

1. In de periode van 1 oktober tot 30 november mogen de **tongvangsten** per vaartuig en kalenderdag niet overschrijden: Ices VIIa (Ierse Zee) 750 kg; Ices VIIe (westelijk Kanaal) 600 kg; Ices VIIh,j,k 800 kg; Ices VIId (oostelijk Kanaal), tot 300 pk 300 kg; Ices VIId (id.), + 300 pk) 450 kg; Ices VIIf,g (Bristol Kanaal), tot 300 pk 500 kg; Ices VIIf,g (id), + 300 pk) 800 kg.

2. Vissersvaartuigen met een motorvermogen tot 300 pk mogen tot **eind oktober** dezelfde tonghoeveelheden blijven opvissen in de Noordzee (Ices II) en het Scheldeëstuarium (Ices IV) zoals vastgelegd in vorige tijdelijk aanvullende maatregelen, zijnde 4.500 kg vermeerderd met 40 kg per pk gespreid over de periode 1.1.95 tot 31.10.95.

3. Vissersvaartuigen van meer dan 300 pk mogen voor de periode van **1 oktober tot 30 november** uit de Noordzee en het Scheldeëstuarium 4.000 kg tong aanvoeren, vermeerderd met een hoevelheid die gelijk is aan 12 kg per pk.

De overschrijding van de toegewezen hoeveelheid **tong** per vaartuig gedurende het derde kwartaal wordt automatisch in mindering gebracht van de toegekende hoeveelheid voor de periode oktober-november.

De onderbenutting van de toegewezen hoeveelheid **tong** per vaartuig gedurende het derde kwartaal vervalt.

Ruilen: 8% meer tong

De Dienst voor Zeevisserij heeft dit jaar al een lange reeks quota geruild met andere lidstaten. Voor tong bracht dat een verhoging van het quotum van 398 ton mee (+ 8 %). Hierdoor komt de totale toegelaten vangsthoveelheid op 5.418 ton. Deze hoeveelheid was eind augustus voor 64 % benut. Op hetzelfde tijdstip vorig jaar was het tongquotum van 5.598 ton voor 65 % opgevist.

Door ruilakkorden kon de hoeveelheid schol met 360 ton (+ 4 %) worden opgedreven. De totale vangsthoeveelheid van 8.865 ton was eind augustus voor 62 % benut. Vorig jaar beschikte onze vloot over een aanzienlijk groter scholquotum (12.190 ton) dat eind augustus maar voor 49 % was opgevist. De quotacommissie maakt zich echter geen al te grote zorgen omdat de opgeviste hoeveelheden niet zoveel verschillen tegenover vorig jaar (5.453 ton tgo 5.996 ton tot eind augustus '94).

Kabeljauwproblemen?

Mogelijks komen er problemen voor de kabeljauwvisserij. Het quotum was eind augustus reeds voor 59 procent (2.924 ton) opgevist, tegenover slechts 38 procent (1.920 ton) op hetzelfde tijdstip vorig jaar. Omdat het echte kabeljauwseizoen in november en december pas goed op gang komt wordt gevreesd voor enige problemen, tenzij er alsnog een verhoging van het kabeljauw-TAC plaatsgrijpt. Om begrijpelijke redenen werd een kabeljauwruil met Nederland voorlopig afgeblazen, zelfs al krijgen we er tong voor in de plaats.

Grootste zorg is de toestand in Ices-gebied VII (westelijk Kanaalzone) waar nu al 90 % van de beschikbare hoeveelheid weg is (vorig jaar 70 %). Vroegtijdig sluiting van dit gebied is dus mogelijk, tenzij nog een ruilakkoord tot stand komt.

Oudste romp afgebroken

Momenteel wordt in het visserijdok te Oostende een oude boot ontmanteld. Het heeft nog een museumstuk als romp.

Het schip moet ergens bij het begin van de twintiger jaren zijn gebouwd in Nederland. Het heeft er nog met een drijfnet op haring gevist, als logger, met zeilen.

In 1931 werd het naar Oostende gehaald door Camille (schipper) en Raymond Cogghe, waarvan de families op de conterdam en de vuurtorenwijk woonden.

Bij de Oostendse scheepswerf Béliard-Murdoch kreeg het vaartuig een nieuwe bestemming als stoomtreiler. Het voer ettelijke jaren als de zijdewinder 0.218 '*Patience*'. In 1966 kreeg het een nieuwe Klocner-Humboldt-motor.

Omstreeks 1973 verhuisde het schip naar een bedrijf dat diensten verricht in de pleziervaart. Het bedreef elk weekend de lijnvisserij als de '*Flandria*'.

Nu was het echter tot op de draad versleten. Het schip is volledig door roest aangetast. Een lichte duw met zijn voorsteven tegen de kaaimuur leverde een scheur op van een halve meter. (dp)

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW

TELEFONEREN VAN EN NAAR BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

MET DE NIEUWE TELEFOON "AUTOLINK" KAN DIT

Zelfs Scramblen kan !!!

INES N.V.
Wandelaarstraat 1
8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.47.55

INES N.V.
Hendrikbaelskaai
8400 Oostende
Tel. 059/32.34.01