

VISSERIJ TE MADEIRA

* nieuwe rubriek:
waar gaan we naartoe?

* marc loy naar madeira

* kustvissers naar de vlaamse vissersbond

* daniël pots naar mallaig

* danny vanheste naar uw interieur

* guido walters naar de jaarresultaten

* robert coelus naar de cultuurpolitiek

* juul de vocht naar restaurant 't kantientje

* august hertsens *in* de contramine

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.
Groenlandstraat 93
B - 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 55.93.10
Fax: 050 / 55.93.13

INES N.V.
H. Baelskaai 27
B - 8400 Oostende
Tel: 059 / 32.34.01

HVB 63 HET VISSERUBLAD

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 Larc Moy

MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, Juul De Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

Redactie en publiciteit: H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende.

tel 059/32 55 59 — fax 059 / 32 17 52

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteuren die het artikel met hun naam ondertekenen.

© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Steunabonnementen: 2.000,- BEF/jaar.

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

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



Waar gaan we naartoe?

DE DINGEN VERANDEREN vlug vandaag de dag. De voorzitter van de Rederscentrale, Bart Schiltz, formuleert het zo: 'Wat gisteren (1995) een efficiënt uitgebouwde vloot, in functie van de beschikbare quota was, is het vandaag (1996) plots niet meer'. En de vissers stellen zich de vraag: waar gaan we naartoe?

Ja, waar gaan we eigenlijk naartoe? In de Belgische visserij vinden we geen antwoord op die vraag. Op de kaaïen viert het lange-termijndenken niet bepaald hoogtij. Het zinnetje van Schiltz maakt duidelijk dat we al blij zouden zijn als we weten waar we vandàag aan toe zijn.

En toch blijf je het overal horen: waar gaan we naartoe? Een zinnetje waarmee iets aan de hand is, want meestal wordt ze als retorische vraag gesteld; een vraag waarop men geacht wordt helemaal geen antwoord te geven. Het is een truuk uit de kast van de welsprekendheid, waarmee menig tapkastfilosoof de monden weet te snoeren. Waar gaan we naartoe? zo vraagt de welsprekende. En daar sta je dan. Wat kan je daarop antwoorden? Er kan alleen maar een hoofdschuddende stilte volgen die hopelijk doorbroken wordt door een bevrijdende 'tournee générale'. Of je kan in de bak van de cliché's naar een aangepast vervolg zoeken: 'Ja, het gaat van kwaad naar erger' (voor de pessimisten) of 'Het zal onze tijd nog wel duren' (voor de optimisten). En geef er ons nog een!

Waar gaan we naartoe? Nochtans zouden wij het antwoord wel eens willen weten. Waar gaan we naartoe met de Europese visserij? En dichterbij huis: waar gaan we naartoe met de Vlaamse visserij? Daarom start dit blad vanaf vandaag met een nieuwe rubriek. We organiseren een *vrije tribune* en we doen dit (natuurlijk) onder de naam 'Waar gaan we naartoe?'. Een tribune die openstaat voor de lezers van alle gezindten, voor vissers en niet-vissers, notabelen en illustere onbekenden, zeelui en landratten... We stellen maar één voorwaarde: ze moeten iets te zeggen hebben.

Laat ons dus gemakkelijkheidshalve aannemen dat de toekomst een puzzel is en dat de gebruikers van de vrije tribune elk hun stukje van de puzzel aanbrengen.

Hoe zal dit Noordzeelandje er na 2000 uitzien? Welke plaats zal de Vlaamse visserij in het post-industriële tijdperk hebben? Hoe zullen de visveilingen het hier na 2000 moeten uitzingen? Zal de Noordzee in de jaren tweeduizend voor de visserij gesloten worden? Boomkorvaartuigen van 2000 pk, wat zullen we ermee aanvangen in de gewijzigde omstandigheden?

Denk maar niet dat het zinledige vragen zijn. Het Amerikaanse Worldwatch-intituut publiceerde onlangs een rapport waarin gepleit wordt voor een herstructurering van het belastingsysteem. Vennootschaps- en personenbelastingen zouden drastisch verlaagd moeten worden. Dat gat wordt dan opgevuld met o.a. taksen op ontbossing, rooibouw op landbouwgronden en... overbevissing. Hoho, zo zal je zeggen, weer zo'n visie van wereldvreemde wetenschappers! Wat dacht je dan van de Nederlandse visserijvoorman Dick Langstraat die stelt dat het gebruikte type vistuig er in de komende eeuw wel eens heel anders uit zou kunnen zien. Hij heeft het daarbij in de eerste plaats over de energie-intensieve boomkorvisserij (waarbij olie de belangrijkste kostenpost op de exploitatie-rekening is).

Neen, het wordt hoogtij dat we beginnen een antwoord te zoeken op de veelgestelde vraag: waar gaan we naartoe?!

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



- lage verzekeringspremies; franchise 150 bcf 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.

Waar gaan we naartoe?

HET STAAT NU zo goed als vast. De 1200 pk-grens, opgelegd aan Belgische vissersvaartuigen, zal afgeschaft worden.

Het regulariseren van een bestaande toestand? De overheid tast blijkbaar in het duister, maar iedereen op de kaaien weet wel degelijk dat er inderdaad sedert geruime tijd een aantal Belgische vissersvaartuigen zijn die uitgerust werden met motorvermogens gaande tot 1800 en zelfs 2000 pk. Het doorbreken van de 1200 pk-grens zou in feite neerkomen op het legaliseren van bestaande, maar officieel niet erkende toestanden.

Indien deze schepen nu werkelijk in de vaart zijn, en straks als dusdanig erkend worden, dan mag men aannemen dat er een nieuwe categorie aan de Vlaamse vloot moet toegevoegd worden: namelijk de 'SUPERBOKKERS', een categorie vaartuigen van méér dan 1200 pk.

Er is meer. De voorzitter van de Rederscentrale heeft ook reeds gesproken over een 'industriële visserij' en over een 'meer intens vissysteem voor het grote vlootsegment'. Zou het kunnen dat dit in verband te brengen is met het officieel doorbreken van de 1200 pk-grens? Want het spreekt vanzelf dat die superbokkers een groot deel van de koek zullen opeisen.

Het quotasysteem dat niemand erg liefheeft, maar dat recent nog tot ieders voldoening functioneerde, wordt verkracht en in onevenwicht gebracht door enerzijds de (zeggend) uitgeweken vaartuigen, maar anderzijds ook door de superbokkers. We kunnen stellen dat de superbokkers verantwoordelijk zijn voor een *vangstovercapaciteit*;

dat ze verantwoordelijk zijn voor het feit dat de quotakoek voor de Belgische vloot te klein wordt.

Als men, zoals ik, van het standpunt vertrekt dat de superbokkers in het beleid van onze sector een (te) grote invloed hebben dan moet men er rekening houden dat de groepvorming (ook uitgevonden door de voorzitter van de Rederscentrale) niets anders is dan een poging om de quota van kleinere schepen via ruil, huur of koop door te spelen naar deze superbokkers.

Verder zegt de voorzitter van de Rederscentrale ook nog toekomst-

grens. Men zou de vloot ook op een andere manier kunnen onderverdelen: kustvissers en eurokotters tot 300 pk; vaartuigen van 300 tot 900pk, vissersvaartuigen van 900 tot 1200 pk en superbokkers van meer dan 1200 pk. De oudste schepen en plankenvissers vinden we in de categorie van 300 - 900 pk en het ligt dan ook voor de hand dat verdere sanering daar moet gezocht worden. Saneren staat gelijk met het beschikbaar komen van quota. Het spreekt daarbij vanzelf dat de 66% tong van de Noordzee een klein aantal schepen van groot kaliber ten goede zou komen.

Middelen om de overlevingskansen van kleinere rederijen te beperken - te saneren - zijn trouwens voldoende voor handen via het 'beperking van de vaardagen' of door 'bepaalde zones te reglementeren via de historische rechten'.

Bij dit alles stelt zich dus de vraag: wie vrijwaart de belangen van de reders die tevreden zijn met de manier waarop het quotum vandaag verdeeld wordt. Waarom geeft men niet gewoon elk schip zijn eigen quota en dat in verhouding tot het vermelde vermogen in de *Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen*?

Helaas: de 1200 pk-grens zal doorbroken worden. Dat zal — begrijpe wie kan — gebeuren op een ogenblik dat iedereen het erover eens is dat de *overvangstcapaciteit* gestopt moet worden. Door de 1200 pk-grens te doorbreken zal een steeds verder aftakelende visstapel zelf voor een sanering zorgen.

Wellicht zal ik na deze bijdrage gecatalogeerd worden onder de doemdenkers, maar ik ben liever doemdenker dan doemdoener.

August Hertsens
Reder ter visserij

nieuw!

'Waar gaan we naartoe?' is de nieuwe vrije Tribune van HVB.

Wie wil deelnemen aan het debat over de toekomst van de Vlaamse visserij stuurt een bijdrage naar HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende.

mogelijkheden te zien voor een gesaneerde vloot (zie Informatieblad nr. 20/1995). Nog minder schepen! Dan stelt zich meteen de vraag: waar kan er nog gesaneerd worden? Laat ons daar samen eens naar kijken. Officieel bestaan er momenteel twee vlootsegmenten: enerzijds vaartuigen tot 300 pk, anderzijds grote vaartuigen met 1200 pk als uiterste



hét taxibedrijf voor de visserij

Bredene

**OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene



Oostende

Full power in service!

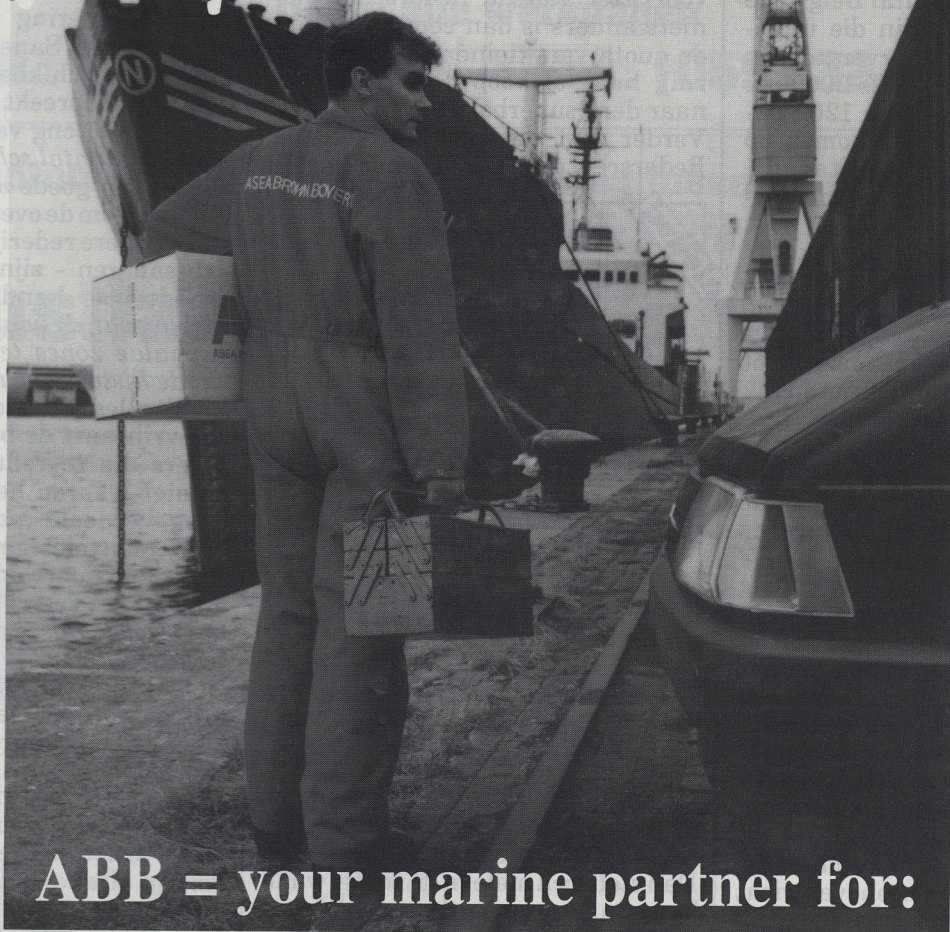


ABB = your marine partner for:

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

24h/24 - 7 days/7

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

ZEEBRUGGE

Bescheiden omzettoename voor Zeebrugse Visveiling

Na drie opeenvolgende jaren van omzetzakende de Zeebrugse Visveiling voor het eerst opnieuw een lichte omzetzakende waardoor opnieuw iets meer dan 1.500 miljoen frank (1,5 miljard) werd geveild, zo luidt de beginzin van het persbericht over het jaarresultaat van de ZV. Verder bevat de nota weinig cijfers, en helemaal geen indicatie over de omvang en de omzet van de andere handelsactiviteiten van de ZV.

Volgens de onderneming verhoogde de aanvoer met 4,5 en de omzet met 2 procent. Deze cijfers slaan duidelijk op alle activiteiten in de veiling, dus ook de verkoop voor rekening van derden. De aangroei is dus maar zeer gedeeltelijk afkomstig van de omzetzakende gerealiseerd door de Belgische vissersvaartuigen. De eigen vloot zorgde inderdaad voor 1,4 procent meer aanlandingen, maar de besomming lag wel 1,5 procent lager (zie tabel). De betere cijfers zijn dan ook voor een groot deel toe te schrijven aan de verkoop van in consignatie geveilde vis. De omzet van deze activiteit moet rond de 200 miljoen liggen (150 miljoen in '94, 210 miljoen in '93?). Net zoals de voorbije jaren gaf de ZV hierover geen preciese cijfer vrij. (gw)

Eigen aanvoer

We beschikken wel over de (voorlopige) cijfers over de eigen aanvoer per vissershaven.:

Aanvoergewicht van Belgische vaartuigen

* Demersale vissoorten (90.5 %):

Kabeljauw	860 ton	- 28.3 %
Schol	3.583 ton	- 17.8 %
Tong	2.455 ton	- 4.7 %
Andere	4.542 ton	+ 38.6 %
Tot. demersale vis	11.440 ton	+ 0.3 %

* Pelagische vissoorten (0.05 %):

Haring	1 ton	+ 69.9 %
Andere	5 ton	- 36.9 %
Tot. pelagische vis	6 ton	- 26.6 %

Schaaldieren (5.9 %)

Garnaal	321 ton	- 13.2 %
Andere	421 ton	+ 26.4 %
Tot. schaaldieren	742 ton	+ 5.6 %

Weekdieren (3.6 %)	448 ton	+ 31.7 %
TOTAAL 1995 (100 %)	12.637 ton	+ 1.4 %

Besomming van Belgische vaartuigen (X1.000 fr.)

Demersale vissoorten (90.5 %):

Kabeljauw	90.888	+ 23.2 %
Schol	205.126	- 20.5 %
Tong	581.677	+ 0.6 %
Andere	310.366	+ 2.2 %
Tot. demersale vis	1.188.057	- 2.1 %

Pelagische vissoorten (0.01 %):

Haring	41	+ 355.6 %
Andere	46	- 58.2 %
Tot. pelagische vis	88	- 26.1 %

Schaaldieren (8.1 %):

Garnaal	39.936	- 17.7 %
Andere	66.602	+ 21.0 %
Tot. schaaldieren	106.538	+ 2.9 %

Weekdieren (1.4 %):	18.357	+ 17.7 %
TOTAAL 1995 (100 %)	1.313.039	- 1.5 %

Aanzienlijk minder wijting in Oostende en Nieuwpoort

AANVOER	1994	1995	verschil
Oostende	394 ton	280 ton	- 29 %
Zeebrugge	257 ton	330 ton	+ 28 %
Nieuwpoort	163 ton	53 ton	- 67 %
TOTAAL	815 ton	663 ton	- 19 %

BESOMMING	1994	1995	verschil
Oostende	13.2 mfr	9.6 mfr	- 27.4 %
Zeebrugge	8.1 mfr	9.6 mfr	+ 19.5 %
Nieuwpoort	3.9 mfr	1.6 mfr	- 59.7 %
TOTAAL	25.2 mfr	20.8 mfr	- 17.5 %

Met een gemiddelde prijs op de veiling van 30 frank zit wijting duidelijk niet in de categorie van gastronomische vissoorten. Maar daar gaat het hier niet om. Wel om de vaststelling dat er in de vismijnen van Oostende en Nieuwpoort een flink pak minder wijting werd geveild, terwijl er enkele kilometers verder, in Zeebrugge, meer wijting op de markt kwam.

Vorig jaar werd 663 ton wijting aangevoerd (3,2 procent van de totale aanvoer) voor een besomming van 21 miljoen frank (1 procent van de totale besomming). In '94 kwam 815 ton wijting naar de drie veilingen, goed voor een opbrengst van 25 miljoen frank. (gw)

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

OOSTENDE

Vismijn gebukt onder crisis

Het was al bekend dat 1995 geen goed jaar zou worden voor de Oostendse vismijn (zie vorig nummer). Dat werd nu door de cijfers officieel bevestigd. Het totale aanvoergewicht lag 9,4 procent lager dan vorig jaar, de globale opbrengst 11,9 procent.

De vooruitgang van de Oostendse vismijn in '94 kreeg dus vorig jaar geen verlengstuk. Aanvoer en besomming hebben een nieuw dieptepunt bereikt. De aanvoer bedroeg nog 7.542 ton, goed voor een brutobesomming van 740 miljoen frank. In enkele jaren tijd beleefde Oostende een drastische daling van aanvoer en besommingen, een trend die met een afgekalfde vloot niet te keren valt.

De cijfers spreken voor zich (in de tabel achteraan dit artikel is eerste procent het resultaat ten opzichte van het jaar voordien, het tweede procent is het resultaat ten opzichte van 1988 waarin 12.439 ton aangevoerd werd en 1.024 miljoen frank omgezet).

Deze cijfers omvatten de aanvoer van Belgische en vreemde vaartuigen, alsook vis die door derden op de markt werd gezet. De aanvoer en besomming van vreemde vaartuigen is overigens bescheiden en bedroeg niet meer dan 60 ton ter waarde van 5,7 miljoen frank. De diverse aanvoer beliep 456 ton, goed voor een opbrengst van 29 miljoen frank.

Zeebrugse vaartuigen?

Merkwaardig is dat bij de verstrekte cijfers nog steeds een onderverdeling steekt van de aanvoer en besomming volgens de thuishaven van de vaartuigen. Hierbij komt de havendirectie tot de vaststelling dat 35 procent van de aanvoer en 37 procent van de besomming afkomstig is van Zeebrugse vaartuigen. Hierbij gaat men voorbij aan het feit dat de eigenaars van een aantal in Zeebrugge geregistreerde vaartuigen in Oostende en omgeving te vinden zijn. Dat is ondermeer het geval voor de Z.50, Z.70, Z.96, Z.296 en Z.596. Vooral het aandeel van de drie laatste vaartuigen is in het resultaat van de Oostendse vismijn niet te onderschatten. Ook enkele Nieuwpoortse vaartuigen zitten in dezelfde situatie.

Huldiging

Promotie Vissershaven Oostende (PVO) koppelde opnieuw een hulde aan de verdienstelijkste reders en bemanningen aan de bekendmaking van de jaarcijfers. Bij de kustvaartuigen was reder Luc Bogaert en zijn matrozen Marcel Rau en Patrick Vercocke met de O.62 *Dini* laureaat en uiteindelijk ook beste Oostendse garnaalvisser (maar dat werd pas later bekend zoals elders te lezen valt in dit nummer). In de categorie plankenvissers was de herinneringsschaal voor de rederij *Wilmar* met de O.154. Schipper Willy Lepeire met zoon Johan, Johan Legein, Michael Baeyens en Frank Vandenberghe liepen vorig jaar meer dan dertig keer in Oostende binnen. Trouwste boomkorvisser tot 300 pk was net als vorig jaar de Rederij *Artevelde* met de B.65 van Jozef

Vandewalle, bemand door Marc Vandewalle, Frank Vandewalle en Sandro Stubbe. Voor de boomkorvisser tot 750 pk kregen we eveneens dezelfde laureaat als vorig jaar: Rederij Hertsens met de Z.583 *Angelina* (Marcel Torcq, Juan Perez Dios, Erwin Coulier, Pascal Deconinck en Martin Schaessens). Bij de grootste categorie boomkorvaartuigen ging de eer voor de derde keer naar de Rederij Jami van Emiel Maesen en Marc Dezutter met de O.124 *Fighter*, bemand door Paul Droissart, Chris Laplasse, Vanderherreweghen, Peter Dezutter, Rudy Wintein, Noël Bertier, Freddy Larrange en Roy Laplasse. (gw)

Foto onderaan: de huldiging van de verdienstelijkste reders en bemanningen, in aanwezigheid van de Oostendse burgemeester.

1988	12.439 ton	
T.a.v. het vorige jaar		T.a.v. 1988
1989	- 6.8 %	- 6.8 %
1990	+ 3.0 %	- 4.1 %
1991	- 11.9 %	- 15.5 %
1992	- 20.8 %	- 33.1 %
1993	- 6.9 %	- 37.7 %
1994	+ 7.3 %	- 33.1 %
1995	- 9.4	- 39.4 %

Besomming:

1988	1.024 miljoen fr.	
T.a.v. het vorige jaar		T.a.v. 1988
1989	+ 4.0 %	+ 4.0 %
1990	+ 1.5 %	+ 5.5 %
1991	- 3.2 %	+ 2.1 %
1992	- 28.3 %	- 26.8 %
1993	- 1.1 %	- 27.6 %
1994	+ 13.4 %	- 18.0 %
1995	- 11.9 %	- 27.7 %



NIEUWPOORT

Meer kabeljauw, weinig wijting, maar aanvoergewicht een kwart lager

1995 was geen goed jaar van de Nieuwpoortse vissershaven. De totale omzet van de vismijn (vreemde vaartuigen inbegrepen) bleef hangen op 96,6 miljoen frank, afgerond 3,5 miljoen frank minder dan vorig boekjaar. Het totale aanvoergewicht viel van 1.106 terug op 823 ton, een vermindering van 283 ton.

De cijfers:

Aanvoer 95	822.745 kg
Aanvoer 94	1.106.033 kg
Verschil	- 283.288 kg (- 25.6 %)

Besomming 95	96.555.944 fr
Besomming 94	100.051.769 fr.
Verschil	- 3.495.825 fr (- 3.5 %)

Bij de bodemvis trad enkel voor kabeljauw en rog een verbetering op ten opzichte van het jaar voordien. Voor de rest was het nagenoeg over de hele lijn minder. De opvallendste adering was ongetwijfeld de aanvoer van wijting die uitzonderlijk sterk terugviel (zie ook afzonderlijk artikel over wijtingaanvoer).

Ondanks een lagere tongaanvoer hield de globale besomming van de belangrijkste vissoort voor de Nieuwpoortse vismijn toch stand. Dat is niet onbelangrijk aangezien de tongopbrengst tweederde van de totale besomming in Nieuwpoort uitmaakt. Ook de lagere garnalaanvoer vertaalt zich niet in een lagere besomming omdat er voor de Nieuwpoortse garnaal blijkbaar een betere prijs inzat.

Van de eens zo belangrijke haringvangst blijft niets meer overeind. De 4.340 kilogram brachten amper 48.305 frank op of 11,1 frank per kilogram. (gw)

Aanvoergewicht (in kg) van Belgische vaartuigen DEMERSALE VISSOORTEN

	kg	% totaal	+/- % 94-95
Kabeljauw	132.398	16.4	+ 73.4
Schol	103.793	12.9	- 7.9
Tong	254.333	31.5	- 6.7
Wijting	52.547	6.5	- 67.9
Rog	60.166	7.5	+ 13.5
Andere	130.828	16.2	- 34.1
Totaal dem.	734.065	91.0	- 16.1
PELAGISCHE VISSOORTEN			
Haring	4.340	0.5	- 95.2
Andere	2.539	0.3	- 92.8
SCHAALDIEREN			
Garnaal	44.520	5.5	- 2.1
Andere	771	0.1	- 32.1
WEEKDIEREN	20.865	2.6	- 49.6
TOTAAL	807.100	100.0	- 26.0

Besommingen (X 1.000 frank) van Belgische vaartuigen DEMERSALE VISSOORTEN

			+/- %
Kabeljauw	6.491	6.8	+ 24.8
Schol	5.589	5.9	- 15.4
Tong	61.128	64.3	+ 1.1
Wijting	1.589	1.7	- 59.7
Rog	3.963	4.2	+ 4.0
Andere	8.254	8.7	- 18.5
Totaal dem.	87.254	91.5	- 3.5
PELAGISCHE VISSOORTEN			
Haring	48	0.1	- 92.0
Andere	82	0.1	- 77.2
SCHAALDIEREN			
Garnaal	7.058	7.4	+ 5.0

Andere	45	0.0	- 19.6
WEEKDIEREN	874	0.9	- 63.8
TOTAAL	95.124	100.0	- 5.2

Aanvoer in Nieuwpoort op nieuw dieptepunt

De visaanvoer door Belgische vaartuigen in Nieuwpoort is voor het zevende jaar op rij teruggelopen en bedraagt nog amper 38 procent van het gewicht uit het topjaar 1988. Het is een pijnlijk dieptepunt voor de vissershaven die het vooral van dagverse vis moet hebben.

Het verschil tussen de aanvoer van eigen vaartuigen en de totale omzet van de Nieuwpoortse vismijn is afkomstig van de aanvoer van buitenlandse vaartuigen. Dat verschil voor 1995 was, net als de voorgaande jaren, gering. Met nauwelijks 16 ton en een opbrengst van 1,8 miljoen frank vertegenwoordigt de buitenlandse aanvoer in Nieuwpoort 1,9 procent van aanvoer en brutobesomming.

	TOTALE AANVOER IN TON	TOTALE OPBRENGST IN MILJ. FR.
1995	807	95
1994	1.091	100
1993	1.011	117
1992	1.181	116
1991	1.208	131
1990	1.561	153
1989	1.724	159
1988	2.123	173
1987	2.027	173
1986	1.349	114
1985	1.276	114
1984	1.525	101
1983	1.250	83
1982	1.490	82
1981	2.340	100
1980	2.371	103
1979	2.686	106
1978	2.725	96
1977	1.994	71
1976	1.549	62
1975	1.579	50
1974	1.634	51
1973	2.074	56
1972	3.088	-

Aanvoer en besommingen Nederlandse visafslagen

▣ **De Gemeentelijke Visafslag Vlissingen** besomde vorig jaar 57 miljoen gulden (50,8 in '94), het resultaat van de aanlanding van bijna 10 miljoen kilogram vis (9,6 miljoen kg.). Bijna 60 procent van de besomming (34 miljoen gulden) is afkomstig van de tongaanvoer.

▣ **De visafslag van Breskens** kan eveneens tevreden terugblikken over het voorbije jaar. Aanvoer en besomming tikten hoger aan. De recordomzet bedroeg 24,5 miljoen gulden (21,8 in topjaar '94) en de aanvoer steeg naar 45 miljoen ton (40,5 in '94).

▣ **In Goedereede (Stellendam)** werd nooit meer garnaal aangevoerd dan vorig jaar. Tijdens de voorbije jaren was er nooit meer dan 550 ton. Vorig jaar was een recordjaar met 1.400 (!) ton, goed voor 8,4 miljoen gulden (gem. prijs 5,86 gulden). De visaanvoer bedroeg 13.500 ton.

De totale omzet groeide dan ook tot 80,2 miljoen gulden

▣ **Colijnsplaat** heeft ook al een topjaar achter de rug. Dat is vooral te danken aan het goede garnaalseizoen. De omzet krom naar 25,8 miljoen gulden (19,1 in '94), afkomstig van de aanvoer van 2 miljoen kilo vis en 2,6 miljoen kilogram garnalen.

▣ **Urk** behaalde een resultaat van 235 miljoen gulden, tegen 238 miljoen gulden vorig jaar. Zonder de boycotactie van een grote groep

vaste aanvoerders zou er ongetwijfeld ook daar een verbetering uit de bus gekomen zijn.

▣ **De Hollandse Visveiling IJmuiden** verwerkte meer visaanvoer maar sloot het jaar dan weer af met een lagere besomming van 108 miljoen gulden (111 in '94).

▣ **De Gemeentelijke Visafslag van Scheveningen** boekte een omzet van 46,1 miljoen gulden (dat was 44 miljoen in '94).

▣ **De Coöperatieve Visafslag Den Helder/Texel** kwam met een omzet van 100 miljoen gulden net iets hoger uit dan het jaar voordien. De aanvoer daalde daar echter van 16.714 ton tot 16.045 ton.

▣ **De Coöperatieve Visafslag Den Oever** heeft een uitstekend jaar achter de rug. De omzet ging met 5 miljoen gulden omhoog tot 24,3 miljoen gulden. Opvallendste kenmerken in Den Oever waren de verdubbeling van de kabeljauwaanvoer (tot 650 ton) en een drastische terugval van de scholaanlandingen (van 600 ton naar 200 ton).

▣ **Visafslag Lauwersoog** kreeg vorig jaar minder aanvoer te verwerken. De besomming daalde tot 51,2 miljoen gulden (56,4 in '94).

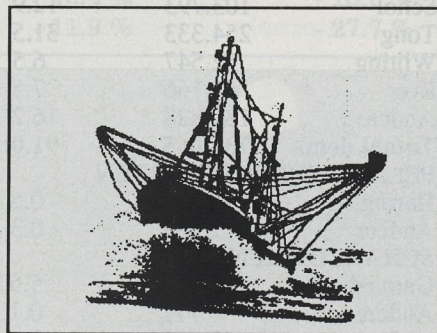
▣ **Visveiling Insula in Harlingen** was goed voor een besomming van 77,6 miljoen gulden (78,6 in '94). De visaanvoer bleef gelijk op 14.800 ton.

Nederlandse wil betere controle in buitenland

De Nederlandse visserijsector eist dat ook in buitenlandse havens niet langer een loopje wordt genomen met de controles en dat er streng wordt toegezien in lidstaten die hun quota overschrijden. In het vakblad 'Stuurboord' is er zelfs sprake van dat Nederland zelf initiatieven wil nemen om de lakse controles in het buitenland aan de kaak te stellen. Door detectives in te zetten wil men voor de Europese Commissie bewijzen verzamelen die aantonen dat het toezicht, onder meer in Engeland, niet ernstig wordt genomen.

GO.6 na aanvaring gezonken

Na een aanvaring met het vrachtschip *Baltic Stone* is het vissersvaartuig *GO.6 Wisselvalligheid* (40 m., 1.800 pk) uit Goedereede gezonken. De vijf opvarenden wisten te ontkomen door van het dak van de stuurhut aan boord van het vrachtschip te klimmen. Het ongeval deed zich voor op in een mistbank op dinsdagnamigdag 16 januari vlak voor de toegang van het verkeersscheidingsstelsel Noordhinder-Noord, 70 kilometer west-noordwest van Hoek van Holland.



- FAX - FAX - FAX - FAX - FAX - FAX -

▣ Nederland heeft zijn scholquotum van 30.520 ton in de Noordzee aangevuld met 3.600 ton, afkomstig van een quotumruil met Denemarken.

▣ In Nederland wordt 13.500 pk uit de vloot weggewerkt door een saneringsronde. Er waren 15 aanvragen voor een saneringspremie, waarvan er 11 ontvankelijk verklaard zijn.

▣ De Visafslag Den Oever en de Producentenorganisatie Wieringen hebben als eerste het Certificaat Dagverse Vis in ontvangst genomen. De afslag en de PO willen voor alle partijen vis die binnen de 48 uren na de vangst worden geveild een dergelijk versheidscertificaat afleveren. Op die manier wil de kleine

vloot van Wieringen voorkomen dat de dagverse vis verdwijnt in de andere aanvoer.

▣ De bouw van de nieuwe visafslag in Urk gaat dan toch van start. Op 19 februari wordt de eerste paal voor de nieuwe veiling geheid. De nieuwe vismijn zal 24 miljoen gulden (430 miljoen frank) kosten.



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

Service

Ik las in HVB van 1 januari 1996 dat het boek 'visserij 1900-1935' in Rotterdam te koop is aan 19,90 f. Kunt u me het adres of telefoonnummer geven waar ik het boek kan bestellen?

J. Roozendaal, Scheveningen
N.v.d.R.: Alle correspondentie i.v.m. het vermelde boek dient gevoerd te worden met Maritiem Museum Prins Hendrik, postbus 988, 3000 AZ Rotterdam (Nederland).

Telecommunicatie en RMD-Oostende

Conform de Belgische Wetgeving, meer bepaald de wet van 21.03.1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven behoort de aflevering van de radiovergunningen tot de bevoegdheid van het Belgisch Instituut van Postdiensten en Telecommunicatie (B.I.P.T.).

Tot dusver werden deze werkzaamheden uitgevoerd door de Radiomarietieme Diensten van Belgacom te Oostende en Antwerpen.

Vanaf 1 januari 1996 levert voornoemd Instituut de radiovergunningen

af aan Belgische schepen en organiseert het ook de examens voor het behalen van de radiocertificaten. Aanvragen voor nieuwe vergunningen en ook briefwisseling in verband met bestaande vergunningen dienen voortaan dan ook gericht aan B.I.P.T. Postbus 270 te 1210 Brussel 21. Verdere inlichtingen hieromtrent kunnen desgevallend ingewonnen worden bij de heer Filip T'Jonk tel. (02)523 65 80 (technische aspecten) en de heer Danny Paelinck tel. (02)226 88 35 (administratieve aspecten).

Roger Van Geert, local change manager Belgacom, Oostende

Hulp gevraagd

Onlangs heb ik een abonnement op uw tijdschrift genomen, een tijdschrift dat ik overigens zeer goed vind. Ik wens u dan ook in de toekomst veel succes met uw werk.

Daar ik zeer geïnteresseerd ben in alles wat met scheepvaart te maken heeft, ben ik ook zelf opzoekingen gaan doen naar gegevens en documenten van vroegere Belgische scheepswerven, ook visserijscheepswerven.

Graag vernam ik van u of het mogelijk is ergens de vroegere jaargangen van HVB in te kijken.

Ook vraag ik me af of één van uw lezers me het volledige adres kan meedelen van de oude en verdwenen Brugse scheepswerf S.A.B.A.R.N. en van de eveneens te Brugge gevestigde Scheepswerven van Vlaanderen. Beide werven hebben ook visserijvaartuigen gebouwd.

Ik ben ook geïnteresseerd in een schepenlijst van de Zeebrugse werf De Graeve. Misschien kan ik die lijst via HVB bekomen. Op de werf zelf is men terzake immers niet erg mede-

Er was een tijd dat niemand HVB kende.

Neem een abonnement

(voorwaarden onder colofon op p. 3)



deelzaam.

Frans Van Hauwermeiren, Bellaertstraat 22 te 9340 Lede

NvdR.: De stadsbibliotheek van Oostende heeft een complete verzameling van de jaargangen van HVB en wel sinds het blad in 1933 van start ging. Elkeen kan deze jaargangen daar ter plaatse gaan inkijken.

HVB-lezers die de heer Van Hauwermeiren verder kunnen helpen in zijn zoektocht naar het reilen en zeilen van de vermelde scheepswerven nemen ofwel contact met hem op, ofwel sturen ze een briefje naar HVB met enige (of alle) informatie waarnaar die man op zoek is. Wij publiceren dan uw antwoord.

Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23

Zetel: schelpenlaan 12, Bredene. Tel.: 059/32 17 69

Redersblok brokkelt verder af

Dissidente reders richten Vlaamse Vissersbond op

DE CRISIS DIE al enige jaren de Rederscentrale (verder RC) teistert, leidt blijkbaar tot een regelrechte breuk. In Oostende richten enige kustvissers momenteel een nieuwe *coöperatieve producentenorganisatie* op. De vereniging die *Vlaamse Visserbond* heet, zal niet alleen bij de Oostendse kustvissers recrutereren, maar verwelkomt reders uit alle categorieën en wil zowel te Zeebrugge, Oostende als Nieuwpoort vaste voet aan de grond krijgen. De Vlaamse Vissersbond streeft naar officiële erkenning en wordt dus doelbewust een concurrent voor de RC. Dat de nieuwe organisatie dan ook frontaal met de RC-leiding in aanvaring dreigt te komen, nemen de initiatiefnemers er schouderophalend bij: *'Onze voorstellen werden in de RC telkens afgeschoten. Het bestuur van de RC heeft onlangs zelfs nog bedreigd ons uit de organisatie te zetten! Dat zijn verregaande bedreigingen. Wat kan je dan anders doen dan je zelfstandig organiseren? Willen ze ons nu daadwerkelijk uit de RC zetten, dan doen ze maar. De verantwoordelijkheid ligt bij hen.'*

De initiatiefnemers-reders Rudy Barbaix (O 211) en Luc Bogaert (O 62) weten zich in hun strijd gesteund door hun respectievelijke echtgenotes Liliane Spiegelare en Christa Vandromme. Deze bijzonder actieve vissersvrouwen zijn momenteel druk in de weer om de Vlaamse Vissersbond tegen uiterlijk 1 maart zee te doen kiezen. Op de Oostendse Baelskaai wordt een kantoor geïnstalleerd en er wordt midden februari een persconferentie belegd waar de structuur van de Vlaamse Vissersbond publiek gemaakt zal worden. De oprichting van de nieuwe vereniging zal door haar tegenstrevers wellicht als een te negeren misstap van enige malcontenten afgedaan worden. Nochtans valt daar meer over te zeggen. Hetgeen wij dan ook doen.

Niet zo heel lang geleden vormden de reders ter zeevisserij nog een hecht aaneengesloten blok. Directeur Fred Wittevrongel waakte trouwens, bij wijze van spreken, als

een klokken over de reder-kuikentjes. Elk ontluikend initiatief dat in zijn ogen het overwicht van de RC van ver of van nabij kon bedreigen, werd geboycot of toch hooghar-

tig genegeerd. (1)

Zo werd ook de komst van de Zeebrugse Visveiling (ZV) als heel bedreigend bekeken (en dus genegeerd). Deze naamloze vennootschap die in 1988 de Zeebrugse vismijn in handen kreeg, werd in de sector als vreemde eend in de bijt ervaren. De Vlaamse visserij is immers sinds jaar en dag een familiezaak en de komst van vreemd, misschien wel 'grootkapitaal' werd in de sector erg argwanend bekeken. De mensen van de ZV mochten dan kapitaalkrchtig zijn, ambitieus en een pak nieuwe ideeën lanceren, dat was voor Fred Wittevrongel nog geen reden om zich naar de kantoren van ZV-directeur Freddy Pollet te spoeden. Wittevrongel: *'Door de eeuwen heen — het past hier om die uitdrukking te gebruiken — hebben de reders zelf hun producten verkocht en geschiedde de verkoop door een commissionair door de reders zelf aangeduid: een normale en logische zaak ... Alles werkte goed en tot ieders tevredenheid ... De RC is overigens nooit geconsulteerd geweest over de installatie van de ZV, noch ervoor, noch ernà. Met de ZV is er nooit een gesprek geweest over plannen, beleid, doelstellingen enz... maar, zoals al gezegd, de RC heeft daartoe nooit een uitnodiging ontvangen'*. (Informatieblad van de RC, 15 juli 1993). Dat moeten zowat de eerste woorden zijn die in het Informatieblad aan de ZV besteed werden. 

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Gesloten wereld wordt opengeboren

Maar negeren kon nu niet meer, want in Zeebrugge had een invloedrijke groep reders zich in een afzonderlijke organisatie gegroepeerd. De Vlaamse Redersvereniging (VRV) werd een fractie in de RC! Toen de VRV-ers zelfs hun ontslagbrief bij de RC gingen indienen, dreigde een regelrechte breuk in het redersblok te ontstaan. Die VRV-ers hadden wél goede contacten met de ZV. Meer zelfs, VRV-voorman Bart Schiltz was een tweetal jaar daarvoor als voorzitter van de Rederscentrale Oostkust afgetreden, mede, zo wordt gezegd, omdat men hem verweten had te nauwe contacten met de ZV te onderhouden. Wat er ook van zij, het is inderdaad opvallend dat de standpunten die Pollet met betrekking tot de vissersvloot (op een persconferentie op 21 juni 1993) uiteenzette wonderlijk overeenstemmen met de visie van Schiltz. Met andere woorden: indien de scheiding tussen VRV en RC doorgedrukt zou

zijn dan zou de combinatie van de grootste Belgische vismijn met de sterkste reders een totaal gemarginaliseerde RC achtergelaten hebben.

In het conflict koos de RC dan ook uiteindelijk eieren voor zijn geld. Op de jaarlijkse algemene vergadering (27 augustus 1993) werd aan de VRV-eisen tegemoet gekomen en werd een sterke VRV-delegatie opgenomen in het RC-bestuur.

Het recht van de sterkste

Belangrijk daarbij is dat de RC tegelijk toegaf aan de eis van de VRV-ers om het moeizaam verkregen en broze evenwicht tussen de reders van verschillende havens te laten vallen. Op dezelfde vergadering werd immers beslist dat een aantal weggevallen mandatarissen van Oostende-Nieuwpoort niet zou vervangen worden. Zodoende verliet de RC het (statutair vastgelegde) principe dat een gelijke vertegenwoordiging moest bestaan tussen vertegenwoordigers van Zeebrugge enerzijds en Oostende en Nieuw-

poort anderzijds. Deze ogenschijnlijk onschuldige herschikking van het RC-bestuur kan achteraf echter als een keerpunt beschouwd worden. Voortaan zouden de reders van de grote Zeebrugse boomkorvaartuigen in de RC de dienst uitmaken: een tendens die zich doorzette naarmate de *slopingpremie* de Vlaamse reders tot een wel héél klein groepje herleidde.

Kop van jut werd uiteindelijk de toenmalige RC-voorzitter Jef Derroose die enige tijd later trouwens vervangen werd door... Bart Schiltz. Door ziekte van Fred Wittevrongel werd Schiltz trouwens tegelijk ook waarnemend directeur. De strijd om de macht was dan ook gestreden: de fractie was meerderheid geworden.

Dat de VRV van meetaf aan het belang van de grote Zeebrugse boomkorvaartuigen vertegenwoordigde was geen geheim. Bart Schiltz zegde het in HVB van 7 mei 1993 zo: *'Volgens ons zullen er na de sloop zo'n 150 vaartuigen in Belgische handen blijven. Een vijftigtal daarvan zorgen voor ongeveer 80% van de aanvoer. Vooral daar zit momenteel een wanverhouding in de samenstelling van de beslissende organen van de RC'*. Daar waar Wittevrongel in de RC vooral de consensus en het compromis nastreefde, kwam de VRV vanaf maart 1993 op voor *het recht van de sterkste*. Vier maanden later was dan zover: de Zeebrugse grote vaartuigen van de VRV hadden de RC in handen genomen! Dat vanaf dan het recht van de sterkste ook daadwerkelijk zou gelden zouden de Oostendse kustvissers tegen het einde van 1995 duidelijk ondervinden.

Brokken

De RC wordt door de overheid als officiële gesprekspartner erkend. Dat wil zeggen dat de voorstellen die in de RC uitgewerkt worden ook veel kans maken om overgenomen te worden door de vele overlegorganen en overheden die dit land rijk is. Vandaar dat de Oostendse kustvissers na het wegvallen van schipperreder Eddy Serie (wiens vaartuig gesloopt werd) een nieuwe naam naar voor schoven. Rudy Barbaix

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.



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.

In Oostende overleed op 30 december 1995 de 69-jarige visser en RMT-matroos op rust **André Pertz**. De begrafenis greep plaats op 4 januari.

Op 15 januari overleed te Oostende de 82-jarige visser op rust **Gustaaf Vandenbrouck**, echtgenoot van Ernestine Puis.

kwam stilaan maar zeker op het voorplan te staan als vertegenwoordiger van de 'bootsjowers'.

Mede omdat hij uitermate kritisch stond tegenover de voortvarende plannen van RC-voorzitter Bart Schiltz (groepvorming, doorbreken 1200 pk-grens en ombouw van de eurokotters tot garnaalvisser) was het bestuur van de RC niet erg te spreken over de komst van Barbaix. De geplande vergadering waarop deze als bestuurslid zou verkozen worden werd dan ook almaar verdaagd en uiteindelijk zelfs afgelast. De Oostendse visserij was, zo stelde men uiteindelijk, volgens de nieuwe normen in het zittende bestuur al voldoende vertegenwoordigd en voor Barbaix was daar bijgevolg geen plaats.

Dat alles zou tot de Vlaamse visserijfolklore gerekend kunnen worden, ware er niet de snel om zich heen grijpende en niets ontziende visserijcrisis. Het visbestand werd almaar kleiner, de prijzen stortten ineen en de verschillende vlootsegmenten gingen hoe langer hoe meer vechten om een eigen stukje van de veel te klein geworden koek.

Voor Barbaix en de zijnen was de maat meer dan vol. Zij begonnen te onderzoeken hoe ze hun belangen zonder en buiten de RC kunnen verdedigen. Het Laatste Nieuws van 29 september 1995 zegt hierover: *'De kustvisseren zeggen nu alles uit te spitten waar zij stiefmoederlijk bij behandeld worden. Rudy Barbaix zegt dat ze niet uit de RC zullen stappen "want wij zijn verplicht lid te zijn van een producentenorganisatie om ons quota te bekomen", maar denkt toch aan een eigen vereniging van kustvisseren'.* De RC antwoordt daarop nog dezelfde dag in dezelfde krant. Daaruit blijkt

dan weer dat de kustvisseren daar als *'quantité négligeable'* beschouwd worden: *'Uit de reacties van de RC blijkt dat de opbrengst van de kustvisseren klein is. "Hun bijdragen op basis van de besommingen vertegenwoordigen slechts iets meer dan één procent van de vloot" weet Dirk Florizoone.'*

Intussen profileerden de kustvisseren zich hoe langer hoe meer als een aparte groep op het socio-economische toneel. De Dienst voor de Zeevisserij, de provincie, de beroepsverenigingen, de minister... overal staken de dissidente kustvisseren (opdringerig of zelfbewust, naargelang men hun actie met anti- of sympathie bekijkt) een voet tussen de deur. Dat alles gebeurde overigens zeer tot ongenoegen van de RC die de protagonisten Barbaix en Bogaert daarvoor zelfs schriftelijk met ontslag uit de RC bedreigde. Dat het dreigement uiteindelijk geen indruk maakte, mag wel blijken uit de oprichting van de Vlaamse Visserbond die vandaag op de agenda staat.

De visserijcrisis enerzijds en het verstoren van het evenwicht tussen de verschillende reders (met elk hun eigen affiniteiten) anderzijds dreigt uiteindelijk tot een scheuring in de RC te leiden. Hetgeen Fred Wittevrongel zorgzaam had bijgehouden spat momenteel uit elkaar. (2) Merkwaardig is dat de fractievorming van de VRV daarbij inspirerend gewerkt heeft. De resultaten zijn er dan ook naar. De Vlaamse rederswereld mag dan nooit zo klein geweest zijn als vandaag, nooit voorheen was zij over zoveel verschillende fracties verdeeld.

Flor Vandekerckhove

(1) HVB kan daarover meespreken. Toen wij in 1988 dit blad van een gewisse dood redden, werden we uitgenodigd in het kantoor van de RC, waar de directeur ons probeerde diets te maken dat hij over het monopolie van het interessante nieuws beschikte. Buiten de RC was er, dixit Wittevrongel, alleen maar 'folklore' te rapen. Dat de directeur ook meende wat hij zegde, ervoeren we al vlug toen bleek dat hij zijn invloed aanwendde om ons van tal van bronnen af te snijden. Vandaag blijft van die achterdocht niet zo erg veel over. HVB is immers een heus journalistiek project gebleken en geen duikbootoperatie om de RC te ondermijnen. Maar vooroordelen leiden een hardnekkig leven, zeker in de Vlaamse rederswereld.

Ook vandaag blijft de RC verkondigen dat HVB vooral in 'folklore' geïnteresseerd is. Ook ontwaart men daar in de HVB-teksten een zekere vijandigheid tegenover de reders. Dat HVB in 1995 méér brieven van reders kon publiceren dan het Informatieblad van de RC mocht ontvangen, speelt daarbij blijkbaar geen enkele rol. Dat de reders in HVB — en niet in het Informatieblad van de RC — volop nieuws en duiding mochten vinden over de verschillende meningen die in de rederswereld opgeld doen, telt blijkbaar evenmin.

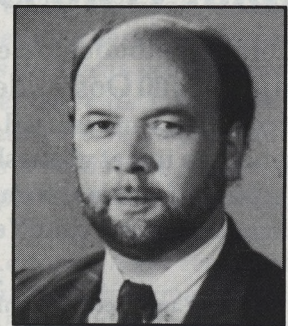
(2) Er is overigens niet alleen de Vlaamse Visserbond, er is ook nog de Maritieme Ombudsdienst die zegt een aantal reders te organiseren en er is *last but not least* de grote groep vaartuigen die de facto in Nederlandse handen is.

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



Secretaris

Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE-VEURNE-
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27 Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

Fax: 059 / 70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

Fax: 050 / 54 42 53

Visvergunningen te koop?

In een paar advertenties blijken visvergunningen en vangstrechten te koop aangeboden te worden. Dit strookt echter niet met de huidige wetgeving. Tot nader order is de visvergunning in België nog steeds gebonden aan het vaartuig en moet ze ingediend worden bij verkoop van een vaartuig of stopzetting van de beroepsvisserij.

In het informatieblad van de Rederscentrale (nr I, 15 januari 1996, blz 13) viel ons een kleine advertentie op met volgende tekst: 'Te koop - visvergunning 195 pk - inlichtingen Ook in het Nederlandse wekelijks verspreide visserijblad 'Visserijnieuws' vonden we een aanbieding in dergelijke bewoordingen: 'Te koop aangeboden: België - Eurokotters . . . inclusief Belgische licentie en vangstrechten ...'.

Officieel werd ons bevestigd dat deze advertenties in misleidende bewoordingen opgesteld zijn. Het is nog steeds zo dat de visvergunning van een vaartuig dat van eigenaar verandert moet worden ingediend bij de bevoegde dienst. De nieuwe eigenaar kan op zijn beurt een visvergunning aanvragen. Voldoet hij aan alle voorwaarden dan zal hij zonder problemen een licentie ontvangen.

Zonder visvergunning heeft een vissersvaartuig geen vangstrechten in de EU-wateren. Het document op zich is niet verhandelbaar.

Aktiviteitenkalender voor vissers

FEBRUARI 96

10 6de Ledenfeest van de Vrienden van het Noordzee-Aquarium Oostende

10-18 Euronautics in Flanders Expo te Gent

25-28 ROKA 96, internationale beurs voor de voedingsindustrie in Utrecht (NL.)

24-29 Bootshow Hiswa Amsterdam (tot 3 maart)

MAART 96

1-3 Hiswa Amsterdam

4-8 Tecknik'Hotel, Media Center, Oostende

4-9 Barcelona Alimentaria 96 in Barcelona (Sp.)

14-16 Scottish Fishing Exhibition in Aberdeen

20-22 Aquaculture 96, 4de internationaal salon voor aquacultuur in Bordeaux (Fr.)

21 Dag van de Oostduinkerke grijze garnaal in Parijs

23-25 European Seafood Exposition in Brussel

In Brugge overleed op de laatste dag van vorig jaar visgroothandelaar Alfons Alloo (76), vader van de zaakvoeder van de visrokerij Robert Alloo-Van De Capelle uit Brugge.

TELEX - TELEX - TELE

☛ O.62 Dini in Bruinisse — Het Oostendse kustvaartuig O.62 Dini onderging in het Nederlandse Bruinisse enige aanpassingswerken. Drooggezet op de helling van Scheepswerf Van Duivendijk werden de dubbelplaten van de huid afgehaald en vernieuwd, alsook enkele spanten vervangen. Ook het voor- en achterschot waren aan vernieuwing toe. Verder werd ook nog een stalen vloer in het visruim aangebracht. De werken werden uitgevoerd door Padmos uit Stellendam. Drie jaar geleden werd het vaartuig op dezelfde werf in Bruinisse 2,80 meter verlengd.

☛ De SCH.25 uit Scheveningen wordt vernummerd tot Z.28.

☛ Bij BSM in Breskens stond de Z.97 Jeanne droog voor het plaatsen van een nieuwe kimkoeling.

☛ In het dok van Scheepswerf Reimerswaal werden onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd aan de Z.8 Aquarius en de Z.13 Morgenster. Het visruim van deze laatste kreeg ook een nieuwe polyesterlaag. ☛ De N.788 Moed en Vertrouwen (bouwjaar 1942) zal misschien toch een plaats krijgen in Oostduinkerke. Scheepstimmerman Lowyck kwam de houten romp bekijken op de gemeentelijke werf met het oog op het opmaken van een kostenraming ter attentie van het gemeentebestuur. Het (gezonken) Nieuwpoortse

garnaalvaartuig werd in augustus 1989 uit het water gehaald met het oog op restauratie.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

DECEMBER 1995

Adresverandering:

☐ O.705 MORNING STAR, eigendom Morning Star BVBA, Doggerstraat 20, 8380 Brugge-Zeebrugge.

OOSTENDE

Museumvrienden eigenaar van O.129

In tegenstelling van wat werd aangenomen is de stad Oostende geen eigenaar van de laatste IJslander O.129 Amandine. Voor de aankoop van het schip was geen geld voorzien op de begrotingen zo laat op het jaar was het blijkbaar niet mogelijk om geld te vrij te maken door een begrotingsaanpassing. Ook op de begroting 1996 die deze maand wordt gestemd is hiervoor niets voorzien, waardoor het stadsbestuur eigenlijk zijn engagement niet kan nakomen. Koper van het vissersvaartuig werd uiteindelijk de vzw 'Vrienden van de Stedelijke Musea'. De prijs werd niet bekend gemaakt. De museumvrienden rekenen er in elk geval op dat de stad het vaartuig terugkoopt en het inricht als museumschip.

Intussen ligt de O.129 al maanden werkeloos in het Oostendse visserijdok en is er ook al ingebroken. De dieven gingen aan de haal met het koperen compas en een VHF.

NIEUWPOORT

Marelec NV verhuist

Het Nieuwpoortse bedrijf voor elektronische toepassingen (o.a. het trekkrachtveiligheidssysteem voor boomkorvaartuigen) Marelec NV, heeft zijn intrek genomen in de nieuwe gebouwen aan de Kustweg 15 te 8620 Nieuwpoort. Het telefoon- (058-23.51.98) en faxnummer (058-23.92.80) blijven ongewijzigd.

Madeira: niet het glaasje, wel de vis

VOOR VELEN HOORT het in een glas thuis. Maar wie er ooit geweest is, denkt onmiddellijk aan een bloemtuil midden de Atlantische Oceaan. Madeira: een onooglijk eilandje waar een handvol dorpjes ooit in één groot park gedropt werd en dat sinds '86 als Portugese overzeese provincie bij de Europese Gemeenschap hoort.

En dat zal de visserij op Madeira geweten hebben.



De havenstad Funchal, hoofdstad van Madeira, waar 94% van de vis aangeland wordt. (foto ml)

Een gedoofde vulkaanrug gedrapeerd met doorlopend een soort Gentse Floraliën; orchideeën, begonia's, azalea's, jasmijn, blauweringen, bougainvillea's, amaryllis langs riviértjes, klimmend tegen gevels, langs de wegen en in parken en tuinen... Een eiland dat het midden houdt tussen de Tuin van Eden en het mytische Atlantis.

Madeira — op 1000 km van Lissabon en 700 km van de Afrikaanse kust en nog 41 keer kleiner dan België — is het bekendste eiland van de gelijknamige archipel met het minder fleurige en vlakker Porto Santo en een grabbel onbewoonde eilandjes: de Illhas Desertas en Selvagens. Allemaal pieken boven de zeespiegel van meer dan 500 meter hoge, gedoofde vulkanen. Amper 57 km lang en 22 km breed straalt Madeira paradijselijk groen en imponerend ruw. Tussen zeeniiveau en hoogste toppen (ca. 1700

m.) evolueert het in vijf microklimaatzones van subtropisch tot winterse sneeuwrens. Het hoogseizoen valt er in december en men oogst er maar liefst drie keer per jaar. Waar de oceaan aan de lavasteen peuzelt, klimmen de rotsen steil uit de diepte naar de hemel: geen ruimte voor stranden of kunstmatige havens. Iedere weg en elk pad telt z'n rantsoen haarspeldbochten en loopt geen volle kilometer vlak of recht. Wie ergens naar toe wil, klimt of daalt daar dus per definitie naartoe.

Veel taai wroeten is eraan te pas gekomen, maar het lukte en de bevolking beet er in de loop van honderden jaren met terrasbouw kleine percelen uit de bergflanken met een netwerk van levada's — zelf aangelegde irrigatiekanaaltjes — die het kostbare water van hoog uit de bergen gerantsoeneerd naar ieders lapje grond aanvoert.

Gastarbeiders

Toen de Portugese Zarco het eiland in 1419 (onder het bewind van Hendrik de Zeevaarder) ontdekte, vormde het eiland — toen nog één groot onbewoond woud — een springplank voor de latere verre ontdekkingsstochten. De bomen werden platgebrand — een inferno dat nog jaren veusde — en er werd suikerriet aangeplant. Later volgden nog wijnstokken uit Kreta en bananenbomen uit Afrika. Isabella van Portugal, de zus van Hendrik de Zeevaarder en getrouwd met ons aller Filips de Goede, wist scheepsladingen Vlaamse boeren — de decimerende ziektes, harde winters en mislukte oogsten ten onzent meer dan beu — als gastarbeiders naar Madeira, alsook naar de eveneens Portugese Azoren, te lokken. Ook Christoffel Columbus verbleef een poosje op het eiland en huwde er de dochter van de landvoogd van het naburige Porto Santo. Vanaf de 16de eeuw, nadat het eilandje geplunderd werd door de Fransen, kwam het achtereenvolgens onder het bewind van Spanje, Engeland en weer Portugal.

De eerste toeristen in de 19de eeuw waren — waar niet? — Britten. Op de terugreis vanuit Indië of Zuid-Afrika was de bloemenbaai van haven- en hoofdstad Funchal (zie foto) een gegeerde tussenstop vooraleer de (ex)-kolonialen weer de Engelse miezer en mist indoken. Ondertussen is het (massa)toerisme er één van de belangrijkste industriën geworden met de onvermijdelijke hoogbouw als woekerende urbanistische kanker. Toch staat het nog altijd chic om in december in het majestueuze 'Reid's hotel' te logeren: één van de meest prestigieuze hotels ter wereld, meer dan honderd jaar discretie en luxe op een rots in de baai van Funchal. Onder meer Churchill, Marconi, Bernard Shaw, Gregory Peck, Danny Crabeels en Roger Moore tekenden er het gastenboek.

In 1976 kreeg Madeira, twee jaar na de anjerrevolutie in het moederland, een zekere mate van autonomie met

Marc Loy: 'Madeira is een aanrader als reisbestemming: vooral dan een rondrit van vissersdorp naar vissersdorp via adembenemende klippen aan de schuimende en ruwe noordkust...'

eigen regering en parlement. Als Portugal dan precies tien jaar geleden het Verenigd Europa komt vervoegen trekt het z'n Atlantische bloempot mee en dat is er vandaag duidelijk te merken. Tussen '90 en '93 heeft de E.U. er meer dan 11 miljard frank geïnvesteerd in wegen, bruggen, klinieken, scholen, hotels en appartementen. Ook vandaag de dag bloeien de industriële en andere bouwprojecten er als rododendrons. Je kan door geen dorp rijden of aan de afsluithekkens van een bouwterrein vertelt een blauw bord met Europese gele sterrencirkel welk Europees gesubsidieerd initiatief er groeit.

De jarenlange emigratie naar vooral Zuid-Amerika is dankzij de economische relance gekeerd en daar zijn vooral de jongeren blij om, maar veel Madeirezen - ze zijn met zo'n 300.000 - ervaren de Europese steun als een tweesnijdend zwaard. Vooral de ouderen - boeren en vissers en dus traditiegebonden - geven niet graag hun door zwaar labeur verworven teeltculturen op.

Ooit waren ze daar de grootste Europese suikerproducenten, maar velen schakelden over op de wijnbouw en 10 jaar geleden dachten veel telers dat de bananen wel eens meer zouden opbrengen dan druiven en tal van wijngaarden werden bananenplantages. Met 25.000 ton uitvoer naar Portugal blijkt de kromme gele naast de Madeirawijn één van de belangrijkste exportprodukten. Maar de Duitsers, in de voorbije jaren ontwikkeld tot grote bananenliefhebbers, geven voorkeur aan de Latijns-Amerikaanse grotere en goedkopere (dollar)bananen, terwijl Frankrijk, Engeland, Spanje en Portugal zweren bij de import uit eigen territoria of kolonies.

Visserij

Hoewel de Madeirezen meer (zout) water dan vaste grond aan de voordeur hebben liggen, neemt de visserij hier maar een beperkt segment van de economische activiteit voor z'n rekening. Zo'n 1500 mensen (in 1980 nog 2010) zijn in de sector bedrijvig. Een gemeenschap met erg traditionele karakteristieken en met een laag produktieniveau. Het grootste gedeelte van de vloot, zo'n 308 vaartuigen waarvan de gemiddelde ouderdom 25 jaar bedraagt, is nog in hout gebouwd, de boten zijn zelden langer dan 12 meter en meer dan de helft heeft geen motor aan boord. Komt daarbij dat er een gebrek is aan degelijke opleiding voor jonge vissers en dat de levensomstandigheden aan boord van de grotere vaartuigen ook niet veel voorstelt. Een aantal traditionele activiteiten zijn ook uit de sector verdwenen. Zo stokte de walvisjacht er in 1981 onder meer onder druk van het internationale protest. En toen in de jaren tachtig de tonijnvangsten sterk terugliepen, bleef er nog hoop en al één conservenbedrijf voor tonijn overeind.

Ondertussen heeft de tonijnvangst zich herpakt en bedroeg de aanvoer in '94 alweer 5.245 ton ('87: 683 ton!) of zowat de helft van de totaal aangevoerde hoeveelheid visserijprodukten in dat jaar: 10.345 ton of meer dan een verdubbeling sinds de crisis begin jaren tachtig. Tonijn is de grootste vis die er gemijnd wordt: het beest kan tot vier meter lang zijn en 500 kg wegen. Op de kaart komt hij vaak voor als tonijnfilet: met z'n vaste rode vlees, de biefstuk van de zee. Tweede belangrijkste

vissoort is de espada, de zwaardvis of zeepaling die op meer dan 1500 meter diepte leeft en met de lijn wordt gevestigd. Door het verschil in luchtdruk is het dier voor het aan de oppervlakte komt al dood, gelukkig want het ziet er gevaarlijk uit met een muil vol vlijmscherpe tanden. Verder komen ook nog makreel, horsmakreel, rode poon, inktvis en roodbaars op de markt.

Madeira en Porto Santo tellen samen elf vissershavens, meestal gelegen aan de zeldzame baaien. Funchal, de hoofdstad en derde haven van Portugal, was met z'n grotere schepen in '94 goed voor een aanvoer van 9.772 ton of 94% van de totale aanvoer. In de Mercado dos Lavradores, een overdekte markt, wordt dagelijks, naast een rijke variatie aan groenten en fruit, bloemen en vlechtwerk uit Camacha, vis verkocht. Camara de Lobos, vrij vertaald het Oord van de Zeeleeuwen, is dan weer één van de oudste en meest pittoreske vissershaventjes waar de (vissers)bevolking soms erg armoedig in smalle steegjes en tegen rotswandhangende huisjes woont. Het dorpje ligt als een amfitheater rond de kleine baai die uitmondt op één grote slipway met exotische palmbomen, spelende kinderen, sjofel en blootsvoets, rottende vis, palaverende en kaartende vissers en waar houten boten worden gebouwd of hersteld; waar menige schuit dus dienst doet als kaarttafel. Ook in Canical wordt met Europese steun een nieuwe vissers- en containerhaven gebouwd. Het walvismuseum herinnert er aan die verdwenen visserij.

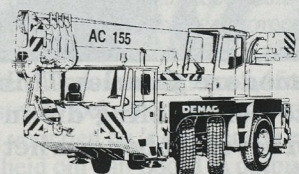
Marc Loy

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schraafwerk
Verhuur telescopische kranen
(tot 50 ton, gienglengte tot 57 m)

Verheye Joël
n.v.



Bureel - werkplaatsen :
Vissersstraat 48 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.45.41 - Fax. 050/54.58.37
bij afwezigheid Tel. 050/42.88.21
Werkkaci 9-11 (vissershaven)



Commandopost in Den Helder

Belgische en Nederlandse marine onder gezamenlijk commando

Sinds 1 januari staat de Belgische en Nederlandse marine onder een gezamenlijk commando. De operationele staf is ondergebracht in Den Helder. Een twintigtal Belgische militairen verhuisden naar de nieuwe commandopost in een gewezen kernvrij ondergronds navigatiestation van de luchtmacht in de buurt van de Noord-Hollandse havenstad. Op 7 februari wordt het commando officieel geïnstalleerd. Opperbevelhebber van de gezamenlijke (oorlogs)vloot is de Admiraal Benelux, een functie die voor drie jaar werd toegewezen aan de Nederlandse vice-admiraal Gijs Hooft. Tweede in bevel is de Belgische commodore Charles Thibault de Maisières, commandant van de Zeemacht. Onder hun leiding neemt het oppercommando alle operationele beslissingen, met uitsluiting van puur nationale aangelegenheden. Het hoofdkwartier is 24 uur op 24 operationeel en is altijd bereikbaar voor alle schepen en vliegtuigen (de Nederlandse marine beschikt over 13 lange afstand-patrouillevliegtuigen en 22 Lynx-helicopters), waar ze zich ook bevinden.

Samenwerking

De samenwerking tussen de Belgische Zeemacht en de Koninklijke Marine bestaat al sinds 1948 (Bene-

sam). De eerste akkoorden regelden de samenwerking inzake opleiding (o.a. mijnenbestrijdingsschool in Oostende), logistiek en materieel.



Commodore Charles Thibault de Mezières (staande) tijdens de eerste persbriefing die in de bunker plaats vond. Naast hem de opperbevelhebber van het commando Benelux, vice-admiraal Gijs Hooft. (foto gw).



De ingang van de commandopost nabij Den Helder is het enige zichtbare gedeelte. Het werk gebeurt in de twee ondergrondse verdiepingen van de atoomvrije bunker. (foto gw).

In 1975 besloten beide marines tot de oprichting van een gezamenlijk commando voor de operatie in oorlogstijd. Twee jaar geleden tekenden de ministers van landsverdediging een conventie om ook in vreedstijd een gezamenlijk operationeel commando te installeren. Na de nodige voorbereidingen werd de samenwerking per 1 januari 1996 in de praktijk omgezet. Dat houdt in dat het commando alle maritieme taken waarneemt die niet aan de Nato zijn toegewezen.

Voordelen

Zowel Gijs Hooft als Charles Thibault de Maisières zien grote voordelen in de verregaande samenwerking. *Deze militaire samenwerking van twee nationale vloten onder één gezag is vooreerst uniek in de wereld. Maar wij zien vooral de voordelen van het gezamenlijk commando. Het laat ons toe efficiënter en goedkoper*

te werken en het dure materiaal oordeelkundiger te gebruiken'. Thibault de Maisières ontkent dat onze Zeemacht (3.000 militairen, 2.500 tegen 1998) tegenover een Nederlands marinekorps van 15.000 dat tegen 2000 moet gereduceerd zijn tot 12.500) in een ondergeschikte rol wordt geduwd. 'Alle functies staan open voor beide nationaliteiten, behalve de leiding over vliegtuigen en duikboten, omdat wij daar geen opleiding voor hebben.' Hij benadrukt dat de samenwerking opperbest verloopt. Een taalprobleem? 'Absoluut niet. In de bunker wordt vooral Nederlands gesproken en bij alle operaties in uiteraard Engels de voertaal.' In de commandobunker nabij Den Helder werken 130 militairen, waaronder op dit ogenblik 18 Belgische officieren en onderofficieren, ook enkele Damars.

Zeebrugge blijft de nationale thuisbasis van de Zeemacht met een beperkte operationele staf. (gw)

Zeemacht verlaat Oostende

Binnen afzienbare tijd, wellicht tegen het einde van dit jaar, zullen nog amper vijftig militairen van de Zeemacht in Oostende overblijven. Dit jaar gaat de verhuizing naar de Marinebasis in Zeebrugge verder met de integrale overbrenging van de logiestieke dienst en zijn 200 personeelsleden. De Mijnenbestrijdingsschool Eguermin blijft in Oostende. Ook wordt nog een beperkte opslagplaats behouden. In de verschillende Oostendse kazernes zitten nu nog ongeveer 500 mannen en vrouwen van de Zeemacht.

Seastar II in aanbouw

Op een Nederlandse werf wordt momenteel gewerkt aan de bouw van een tweede excursieschip Seastar. Het vaartuig biedt plaats aan 250 opvarenden en zal Nieuwpoort als thuishaven krijgen. De Seastar II (die desgevallend een andere naam kan krijgen) zou regelmatig "mini-cruises" varen tussen Nieuwpoort en Duinkerken en eventueel ook Calais in het excursieprogramma opnemen.

RMT: wachten op globaal herstructureringsplan

Zolang er geen volledig herstructureringsplan op tafel ligt wordt over het RMT-dossier niets beslist. Vast staat dat er veel geld (lees miljarden) van doen is voor een gezonde herstructurering. Wil de nieuwe RMT overlevingskansen hebben dan is het wegwerken van de schuldenlast (12 miljard), een personeelsafslanking, rationalisering van de exploitatie en vlootsanering en -vernieuwing onvermijdelijk. Het is precies de opdracht van crisismanager Yvo Radelet om een globaal herstructureringsplan voor te leggen. Deze maand zal de crisismanager al een eerste interimrapport bij de federale regering indienen. Voor het eindrapport krijgt hij nog enkele maanden de tijd. Ondertussen zou over geen enkele onderdeel een beslissing vallen.

Wel geraakte bekend dat de RMT onder bepaalde voorwaarden zal kunnen rekenen op overheidsgeld om een nieuwe toekomst uit te bouwen. Net als de post en de NMBS zou de RMT delen in de opbrengst van de privatisering van Belgacom. Ondertussen heeft crisismanager Radelet al verschillende buitenlandse havens bezocht, ettelijke Kanaalovertochten gemaakt en gesprekken gevoerd met de grote baas van Silja Lines (de moedermaatschappij van Sally) in Helsinki over mogelijke verlenging van de samenwerking en investeringen in nieuwe schepen.

Omtrent de vlootvernieuwing worden ondermeer de éénrompige supersnelle ferry's van de Italiaanse scheepsbouwer Fincantieri bestudeerd. Het zijn vaartuigen van 150 meter met een capaciteit van 1.800 passagiers, 450 personenwagene en 38 vrachtwagen waarvoor al bouworders binnen zijn. Het zijn momenteel zowat de grootste fast ferry's die met een snelheid van 40 knopen de overtocht Oostende-Ramsgate (of Dover of een andere bestemming) in minder dan 2 uur zouden aankunnen. Uit commercieel en psychologisch oogpunt zou een overzettijd van 1 u. 55 min. bijzonder goed uitkomen.

▣ **Merkwaardige resultaten** - Onmiddellijk na de jaarwisseling maakt de RMT trafiekcijfers bekend. Behalve het transport van passagiers (tegen bradeerprijzen) stegen alle andere transporten. In de huidige omstandigheden is dat een merkwaardig resultaat omdat na-

genoeg alle Kanaalrederijen erop achteruit gingen. Vooral de 16 procent stijging van de vrachttunits roept in transportkringen grote vraagtekens op. Ondermeer omdat de andere Sally-vrachtschepen op de lijn Oostende-Ramsgate minder vracht verhandelden zijn er verdenkingen dat er manipulaties is het spel zijn om RMT-vrachtcijfers op te krikken. Door het poolakkoord zou Sally daar nauwelijks nadeel van ondervinden, maar de handlingmaatschappij en de stadskas (derven van een paar miljoen frank aan kaairechten) des te meer.

▣ **Wagons-Lits behoudt concessie op RMT-vloot** - Eind vorig jaar heeft de regering het kontrakt van wagons-Lits voor de uitbating van de restaurants en de taksvrije winkels op de RMT-schepen voor een jaar verlengd. Wat er niet werd bijgezegd is dat de overeenkomst om de drie maanden opzegbaar is.

Hoteliers willen Oostende Lines behouden

Horeca Middenkust vzw, de vereniging die de hoteliers, restaurant- en caféhouders van Oostende en omliggende organiseert, betuigt op een bijzondere manier haar steun aan Oostende Lines. Ze organiseert op 12 maart e.k haar jaarlijks en traditioneel banket aan boord van de Prins Filip. Het banket wordt ingeschakeld in een maxi-cruise, waarbij de horeca-deelnemers 's avonds om 19,45 u vertrekken en 's anderendaags om 5,45 terug te Oostende toekomen. Er zijn verrassingen voorzien en 's morgens is er gelegenheid om aan boord te ontbijten.

Renovatie van Oostendse haven niet stilgevallen



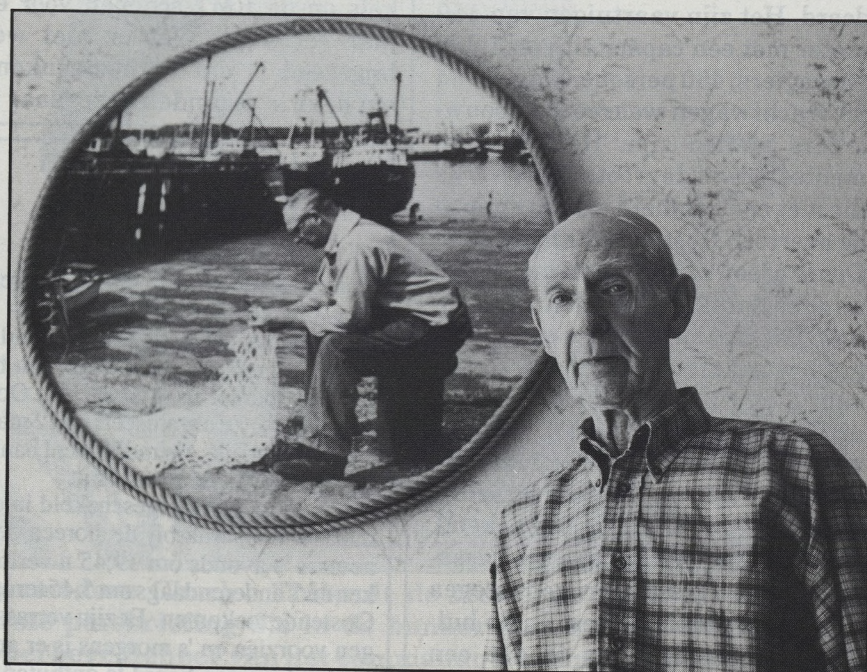
Eind vorig jaar keurde de Vlaamse Regering voor een bedrag van 467 miljoen frank werken goed in de Oostendse handelshaven. Dit jaar worden dan ook een aantal belangrijke, zij het niet spektakulaire, werken uitgevoerd. Op het programma staat ondermeer het rechtekken van de Cockerillkaai in de voorhaven. Hiervoor moeten het sinds 1992 leegstaande internaat van de Zeevaartschool (foto) en een gedeelte van de gebouwen van de Zeemacht verdwijnen. De nieuwe kaaimuur zal dan tot vlakbij het hoofdgebouw van de Zeevaartschool lopen. (gw)

Westvlaamse scheepswerf in Oostkamp verkocht

De gebouwen en gronden van de Westvlaamse Scheepswerf aan de Legeweg in Oostkamp zijn verkocht aan een aannemersbedrijf uit Oostkamp. De werf was gespecialiseerd in binnenvaartuigen, maar bouwde ook een 35-tal casco's voor vissersvaartuigen. De laatste waren de Z.47 *Saturnus* en de Z.474 *Limanda*.

De werf was in 1948 opgericht door Achilles Vander Cruyse, in 1968 opgevolgd door zijn zoon Jacques. Omdat er geen familiale opvolging inzatz werd de onderneming begin 1991 verkocht aan de holding *Belgische Scheepsbouw Combinaties* (BSC), ondertussen ook in vereffening.

HVB sprak met oud-visser Albert Pauwaert



In Heist was men er altijd snel bij om iemand een lapnaam te geven. Zelfs nu nog. Reden was/is ongetwijfeld het beperkt aantal familienamen dat in de visserij voorkomt... En als dan ook de voornamen dezelfde waren - kwestie van peter en meter een plezier te doen - kan men zich voorstellen, dat een lapnaam een uitweg gaf.

Voor Albert Pauwaert die op 20 januari 1917 in Salford, nabij Manchester in Engeland geboren werd, was het bij de terugkomst in Heist niet gemakkelijk om de naam van zijn geboorteplaats uit te spreken, zodat men van Manchester gauw 'tchester' maakte en Albert Pauwaert nog sneller 'Tchettie' werd.

Volgende maand in dit blad

OOSTENDE

Garnaaltrofee voor O.62 Dini

De 24ste *Garnaaltrofee* voor de beste garnaalaanvoerder in Oostende gaat naar de bemanning van de O.62 *Dini* van reder Luc Bogaert. Zijn bemanning voerde 18.076 kg garnaal aan, aanzienlijk minder dan de winnaar van vorig jaar, de O.101 *Benny* die toen 27.617 kg schaal-diërtjes aan wal bracht en nu met 17.869 kilogram op de tweede plaats komt. Derde beste aanvoerder was de O.110 *Jeanine-Margaret* van de gebroeders Verbiest (16.651 kg), gevolgd door de O.100 *Emily* van Edgard Eerebout en Valère Vansteene (14.624 kg) en de O.211 *Christoph* (13.127 kg).

De garnaalbesomming van de O.62 bedroeg 2.761.146 fr., wat neerkomt op een gemiddelde prijs van 153 fr./kg, wat beter is dan de gemiddelde prijs in Oostende (140 fr./kg) en Zeebrugge (124 fr./kg), maar minder dan het Nieuwpoortse gemiddelde (158,5 fr./kg)

De uitreiking van de trofee gebeurt op zaterdag 2 maart tijdens het *Garnaalbal* van de Orde van de Garnaal, een carnavalvereniging die in 1972 het initiatief nam voor de toekenning van een trofee aan de beste Oostendse garnaalvissers.

Met de verspreiding van de gegevens is blijkbaar iets verkeerd gelopen. De voorbije weken pakten een paar kranten uit met het bericht (en foto) dat de O.101 van Gilbert Viaene voor de vierde keer op rij beslag kon leggen op de *Garnaalwimpel*. De Havendirectie heeft in een persbericht het misverstand officieel rechtgezet.

OOSTDUINKERKE

Garnaalvissers te paard verenigen zich

Van de zeven resterende Oostduinkerkerse paardevissers is niemand lid van de "Orde van de Paardevissers" waarvan het bestuur is samengesteld uit politiekers en mensen uit de horeca- en toerismesector. De orde wil in de eerste plaats de gemeente promoten.

De laatste garnaalvissers te paard willen zich nu verenigen in een



CATERPILLAR
DIESEL MOTOREN
VERDELER IN BELGIË :

TRECO (02) 689 24 66
ENERGY SYSTEMS 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

verbroedering om tot een samenwerking te komen met de orde. Op 29 februari treedt de verbroedering voor het eerst in de openbaarheid en wordt de naam van de nieuwe vereniging bekend gemaakt.

OOSTENDE

"Appetit" terug in pakhuis

In augustus 1991 opende toenmalig staatssecretaris voor Landbouw Paul De Keersmaecker te Oostende de gerenoveerde pakhuizen 129 en 130 waar de NV Van den Abeele in een vernieuwde verkoopcentrale voor de 'Appetit'-produkten. In juli vorig jaar werd de uitbating overgedragen aan het op de Oostendse luchthaven gevestigde bedrijf *Superior Salmon Express* van de IJslandse Magaret Jonsdottir. Vanaf maandag 8 januari is de uitbating opnieuw in handen van Van den Abeele. De leiding werd weer opgenomen door de heer en mevrouw Knockaert en dochter Yvette die ook bij het opstarten van de verkoop van gerookte, ingelegde, diepgevroren en verse visserijprodukten in-standen.

Nieuw kustvaartuig op stapel

Tegen juli moet het nieuwe kustvaartuig Z.82 van stapel lopen op de Scheepswerven van Zelzate. Het initiatief is in handen van *Danny Gevaert* en *Dirk Claeys*. Het wordt een polyvalent vaartuig met een lengte van 18,35, een breedte van 5,40 m. en een motor van 300 pk.

Beide vennoten zijn vertrouwd met in de visserij. *Danny Gevaert* was mede-eigenaar van de eind'88 vastgelopen Z.519 *White Horse* en viste enige tijd op de Westerschelde met de BOU.136. *Dirk Claeys* liet destijds (1989) de grote boomkorteiler BOU.319 *Zeldenrust* bouwen die nu als Z.319 *Avontuur* vaart voor rekening van de Urker *Jan Korf*.

De Scheepswerven van Zelzate zijn dan weer niet bekend in visserijmiddens. Het gaat hier om een familiebedrijf dat vooral voor de binnenvaart werkt en instaat voor onderhoud van motoren en schroeven. De werf stond ook in voor de afwerking van het excursievaartuig *Seastar*.

De specialist in rubberringen en -bollen

ALLEWERELT N.V.

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

Ook verkrijgbaar bij:

Zeebrugge Stores
Groenlandstraat
B-8380 Zeebrugge
Tel.: 050 / 55 12 10

Fishing Equipment
Groenlandstraat
B-8380 Zeebrugge
050 / 55 12 04

Marine Stores
H. Baelskaai 27
B-8400 Oostende
059 / 33 13 55

De Laatste Vuurtorenwachter



NADAT WE IN deze rubriek alreeds de vloer mochten aanvegen met respectievelijk de excellenties Vande Lanotte (SP) en Moreels (CVP, strekking S.J.), gaan we ons, zoals beloofd, deze week eens lekker neerbuigend uitlaten over een kopstuk van de VLD.

Moeilijk! Deze Vlaamse nationale partij (voorheen PVV, Pest Voor Vlaanderen) heeft aan de midden- en westkust immers geen enkel politiek zwaargewicht dien het beschimpen waard is. HVB-directeur Versluys mag dan in Bredene mee aan de wieg gestaan hebben van een zootje Vlaamse Liberalen & Democraten, momenteel is het totaal onduidelijk of hij met die man en een paardekop nog enige band heeft. Het hele partijbestuur (in Bredene zit elke VLD-er meteen in het bestuur) heeft er onze Willy gewraakt, niet omdat hij niet Vlaamsch genoeg zoude zijn, ook niet bij mangel aan Liberale poeha, wel omdat hij t^o Democratisch is. Versluys valt dus van ons lijstje af en dat is spijtig want over hem weten we genoeg om ettelijke bladzijden van dit onvolprezen tijdschrift te vullen. En verder? In Oudenburg huist ene Demeulenaere dien zich voor deze hippenpartij in een of ander parlement nuttig maakt, maar aan die minkeutel gaan we hier ocharme toch geen woorden vuilmaken. In Oostende is voor de liberalen een zekere Ramoudt (en wel tot zijn eigen verbazing) in 's lands leidinggevende organen terecht gekomen, maar voor wetgevend werk heeft die mens ten genenmale tijd. Zijn aandacht gaat vooral naar het installeren van frietkoten (tegenwoordig veelal frietshops of zelfs frietboetiëks geheten) in het voormalige oostblok. Hoe het met zijn populariteit in Danzig (voorheen Gdansk en daarvoor Danzig en daar weer voor Gdansk) en Sint-Petersburg (voorheen Stalin- of Lenin-grad, daarvoor St.-Petersburg en daar nog voor Het Hol van Pluto) gesteld is, weten we niet, maar hier is die populariteit laat ons zeggen tanender en tanender. Meer landinwaarts treffen we nog de bijzonder populaire Desimpel aan, dien dan niet zijn gezicht, edoch wel zijn naam mee heeft. Deze schrijver van één boek (Keep it Simple, ook in het Nederlands verkrijgbaar) heeft zich in het parlement een keer laten opmerken (hetgeen van de meeste VLD-ers overigens niet gezegd kan

worden). Spijtig genoeg was dat eilaas door zijn nog prille parlementaire onschendbaarheid weer kwijt te spelen. In zijn tuin had deze ondernemende zakenman namelijk wederrechtelijk een tuinhuisje gebricoleerd. Nu moet u weten, Nederlandse lezer, dat elke Belg zo iets doet... alleen: het tuinhuisje van Desimpelare had de omvang van de basiliek van Koekelberg. Eén en ander heeft natuurlijk te maken met het beroep van deze politicus. Na zijn uren in het parlement overspoelt deze vrije-marktmens heel het land met bakstenen van het bekende huis jawel Desimpel. Voor zichzelf bouwde hij dus een tuinhuisje tegen inkoopprijs. Het hokje bevatte naast een bergplaats voor de hark dan ook meteen een sauna, zwembad, joggingpiste, zweethut, voetbalveld, massageruimte, frietshop (gift van huis Ramoudt), gastenverblijf en een bordeel. Omdat de woonstede van deze manager echter buiten een gedoogzone voor bordelen ligt werd hij geklist!

Over bordelen gesproken! In Brugge is de bekende overloper Pierre Chevalier het boegbeeld van de VLD. Een zwaargewicht, waard om door ons in onderstaande brief eervol neergesabeld te worden.

Hoi Pier, Gelukkig hebben jullie de eenmansdenktank Guy Verhofstadt, ook wel da joenk genaamd, als voorzitter aan de deur gezet. Met deze mini-Thatcher waart gij nooit meer in een regering geraakt. Jullie nieuwe voorzitter, de joviale Herman Decroo, mag dan wel niet fatsoenlijk kunnen spreken, hij is flexibel genoeg om jullie partij terug aan de macht te brengen. (De politieke macht bedoelen we, de economische macht hebben de VLD-ers so wie so al.)

En kijk, de fanaticus Verhofstadt was nog niet goed naar Toscane vertrokken of daar zwakte de partij al zijn extremistische standpunten af. Voortaan vindt de VLD zich terug in een uiterst gematigde opstelling die haar weer ministrabel maakt: een gewone afschaffing van de index, flexibele invoering van de 48-urenweek, een pensioen (van maar liefst 10 000 frank) voor iedereen, omvorming van de vakbonden tot 'Help Uzelf', dopgeld tot ruim een maand na het ontslag, waarna gratis soep voor allen. Uiteraard kan er in die regering dan verder gesproken worden over de afschaffing van de sociale bijdragen van de patroons en dat — spreekt vanzelf! — om de tewerkstelling aan te zwengelen, alsmede over de afschaffing van de vennootschapsbelasting om — of course — de sociale zekerheid voor eens en voor altijd veilig te stellen.

Voor de VLD: geen taboes!

Wij weten, Pier, dat deze sociale reflex u^w werk is. Ten eerste hebt gij er zelf alle belang bij de partij weer ministrabel te maken. Gij hebt dan namelijk veel kans om wederom minister te worden (in elk geval hebt gij meer kans dan Ramoudt, Desimpel en Demeulenaere samen). Tweedens zijt gij eigenlijk nog steeds een bolsjewiek, een oud-trotskist die tranen in de ogen krijgt wanneer daar in Brugge op 1 mei de bekende evergreen De Internationale aangeheven wordt. Alleen mag u zich die dag niet meer op straat vertonen, want Bruggelingen zijn een gevoelig volkje dat nogal vlug naar de kasseien grijpt om deze in de richting van overlopers te smijten. Ten derde zijt gij al eens minister geweest en daar gaan wij hier nu dus verder op in.

Waar is de tijd, Pier, dat wij te Parijs verbleven, in het pensionnetje Georges V (of Louis XV, ik wil ervan af zijn) à rato van enige tienduizenden francs par suite? Herinner je nog Nadine en Rachel (leke), die sympathieke Parisiennes die u à rato van enige honderden nouveaux francs par heure onderhielden over de geneugten des levens? En de champagne? Holala! En dat allemaal op de begroting van ontwikkelingsgesjoemel!

Helaas behoorde gij toen nog tot de SP. Van de mandatarissen van die partij verdraagt de bevolking haast niets: geen bijverdienste, geen buitenverblijfe, ja zelfs geen orgietje in Parijs! Maar troost u Pier, nu zal dat anders zijn. Nu zult gij immers als VLD-er de lokalen van het staatssecretariaat van ontwikkelingsmeergeld binnen schrijven. En dan zijn we weer goed op weg! Naar Berlijn bijvoorbeeld waar Roselinde en Elfriede ons zullen meenemen naar onbevroede hoogtes: Weiben, Wein und Gesang; naar Amsterdam waar Aagje en Eegje ons zullen begeleiden op onze zoektocht naar het ware geluk en alwaar we van alle walletjes zullen eten; misschien ook wel naar Kinshasa alwaar de bekende liberaal en demokraat Mo-boetoe ons met raad en daad zal bijstaan om ons ontwikkelingsgeld zinvol te vergoaien.

Het zal dan zijn, Pier, zoals Henriette-Roland Holst zaliger het in De Internationale al dichtte:

Ontwaakt, ontwaakt!

begeerte heeft ons aangeraakt.

Pier, meer dan enig ander staatsman weet gij dat de politicus het goede voorbeeld moet geven: geld moet rollen! De kleine middenstand rekt op u.

De Laatste Vuurtorenwachter

Uitspraken Onderzoeksraad Zeevaart

O.231

De 'St. Carolus' verliet op 11 januari 1995 de haven van Den Helder en stond onder het bevel van schipper *Hennaert*. Op 16 januari is het vaartuig in aanvaring gekomen met het Turkse koopvaardijship 'Duden'. De schipper stond op het ogenblik van de feiten zelf op de brug. De 'Duden' werd door schipper *Hennaert* zowel visueel als door middel van de radar waargenomen en bevond zich op toen ongeveer 3 mijl. De schipper kon duidelijk beide toplichten en het stuurboordlicht van het koopvaardijship zien. De O.231 was toen aan het vissen en voerde de voorgeschreven lichten. De deklichten waren ontstoken, omdat de bemanning actief was op het dek.

Toen de schipper vaststelde dat het koopvaardijvaartuig gevaarlijk dicht naderde, riep hij het via VHF kanaal 16 op, maar kreeg geen antwoord. Daarop gaf de voorgeschreven aandachtseinen, maar daarop werd evenmin gereageerd.

Op het laatste ogenblik heeft de schipper nog achteruitgeslagen om op zijn minst te voorkomen dat zijn vaartuig midscheeps zou geraakt worden, maar het kon niet meer beletten dat het stuurboord voor aangevaren werd.

De 'Duden' behield koers en vaart en is dus na de aanvaring niet eens gestopt om eventuele assistentie te velenen. Slechts na tussenkomst van IJmuiden rescue, heeft het zijn roepletters meegedeeld. Bij de aanvaring vielen er geen gekwetsten. Uit het verslag blijkt overigens dat er geen beroepsfouten ten laste gelegd worden van schipper *Hennaert*.

Z.526

De 'Flamingo II' was op 27 juni 1994 onder leiding van schipper *Ronny Cockuyt* aan het vissen toen het moeilijkheden kreeg met de aandrijfmotor van de waterpomp. Om de herstelling uit te kunnen voeren werd de hoofdmotor ongeveer drie uur stilgelegd. Intussen dreef het vaartuig in de richting van een nabijgelegen boorplatform.

Volgens de Britse kustwacht zou een zodiac van het wachtschip tot bij de 'Flamingo II' gevaren zijn en zou de volledige bemanning slapend aangetroffen hebben. De bemanning van de Z. 526 ontkent dat echter ten stelligste. Volgens de bemanningsleden is de afstand tussen hun vaartuig en het boorplatform nooit zo klein geworden dat er een regel overtreden werd of dat er gevaar dreigde. Uit het onderzoek blijkt overigens dat de mannen van de Z 526 gelijk hadden. Hen kan bijgevolg niets ten laste gelegd worden.

Personeel

* De bemanning van de O.33 'Marbi' was overeengekomen om terug aan boord te komen op 4 oktober 1994 voor het uitvoeren van werkzaamheden in voorbereiding van de afvaart van de daaropvolgende dag. *Dimitri Provoost* kwam echter niet opdagen en liet 's middags de zoon van de reder weten dat hij niet meer zou meevaren, omdat hij terug naar school ging. Door de afwezigheid van de betrokkene kon het vaartuig slechts twaalf uur later dan gepland afvaren.

Betrokkene verklaarde dat hij ingeschreven was in de John Bauwensschool om tussen 18 april en 5

juni deeltijds lessen te volgen, maar dat de school op 30 september had laten weten dat die lessen niet zouden doorgaan bij gebrek aan kandidaten. De enige mogelijkheid bleek een inschrijving te zijn in het voltijds onderwijs, maar dan op voorwaarde dat hij onmiddellijk met het volgen van de lessen zou beginnen, want het schooljaar was reeds aangevat op 1 september. *Provoost* moest dus kiezen tussen varen met de O.33 of op school zijn.

Betrokkene heeft ook nog gepoogd een openhartig gesprek te voeren met de reder, om hem te overtuigen van het feit dat hij ongewild in deze situatie was terechtgekomen. Uit inlichtingen ingewonnen bij de schooldirectie blijkt dat betrokkene inderdaad vanaf 5. oktober regelmatig de lessen volgt.

De Raad zegt dat op grond van de dossiergegevens en de debatten ter rechtzitting is gebleken dat betrokkene buiten zijn wil om voor een dilemma werd geplaatst en dat gelet op zijn jeugdige leeftijd, *Dimitri Provoost* buiten vervolging wordt gesteld.

* De Z.596 'De Zwerver' liep op 20 oktober 1994 de haven van Oostende binnen. Schipper *Johnston* verwittigde de bemanning bij het ontschepen, dat ze op 22 oktober om 19.30 u. aan boord moesten zijn voor een nieuwe zeereis. Met uitzondering van matroos *John D'Hondt* was iedereen op het gestelde uur van de partij. *Johnston* wachtte nog tot 22 uur, waarop hij de bemanning terug naar huis stuurde. Er werd naar een vervanger uitgekeken en op 23 oktober werd *Patrick Bovenistier* als vervanger aangemonsterd en kon het vaartuig om 11.45 u. uitvaren. *John D'Hondt* werd voor tien dagen geschorst.

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

— Erkend servicestation —

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

Monsterrol vervalst

De Z.34 'Northern Sky' is eigendom van de rederij B.V.B.A. Sunrise.

Het vaartuig dat onder het vijf-dagensysteem vaart, had zoals gewoonlijk zijn vangst op 20 mei 1994 te Stellendam verkocht. Matroos *Hendrik van Hoven* vroeg op 22 mei of hij een week verlof kon krijgen. Schipper *van Dam* stemde daarin toe. Het vaartuig verliet op 24 mei de haven vom de visserij te bedrijven met slechts drie bemanningsleden i.p.v. vier.

Nadat het vaartuig vertrokken was, vroeg mevrouw *Witgeers*, zaakvoester van de rederij, een afwijking van de bemanningsnormen aan. De zeevaartsinspectie weigerde echter op het voorstel in te gaan en *Witgeers* werd van de beslissing op het hoogste gebracht.

Dezelfde dag nog ontving het waterschoutskantoor een faxbericht van schipper *van Dam* met een staat van verandering van de bemanning, waarin matroos *van Hoven* op 24 mei werd afgemonsterd. Op 30 mei stuurde *van Dam* opnieuw een staat van verandering van bemanning op, waaruit moest blijken dat *van Hoven* terug aangemonsterd werd op 30 mei. Op 3 juni bood de schipper zich aan op het waterschoutskantoor te Zeebrugge. De zeevaartpolitie stelde aan de hand van het logboek van de Z.34 vast dat, ondanks de weigering van de zeevaartsinspectie om een afwijking toe te staan, het vaartuig toch een zeereis had ondernomen. Toen de zeevaartpolitie om nadere uitleg verzocht, verklaarde de schipper dat de datum van 30 mei op de staat verkeerd was en 24 mei moest zijn. Na voorlegging van zijn monsterrol stelde men vast dat de schipper da datum van 30 mei in 24 mei had veranderd: valsheid in geschrifte. Het staat vast dat betrokkene gepoogd heeft de overtreding te verdoezelen, waarbij hij met slecht drie bemanningsleden was uitgevaren i.p.v. vier, door de monsterrol te vervalsen.

Van Dam mag gedurende vier maanden niet meer als schipper varen.

Verkeer

* De O.229 'Liberty' werd op 19 april 1996 door de Franse overheid in overtreding genomen omdat het te-

gen de algemene verkeersstroom van het verkeersscheidingsstelsel voer. Op 3.5.1993 werd het vaartuig nogmaals in overtreding genomen voor gelijkaardige feiten. In beide gevallen voerde *Wilfried Peeters* volgens de monsterrol het bevel over het vaartuig, maar uit het onderzoek is gebleken dat *Jozias Siereveld*, van Nederlandse nationaliteit en mede-eigenaar van de O.229, onwettig het bevel voerde.

Wilfried Peeters werd 6 weken geschorst om als kapitein ter lange omvaart te varen. Schipper *Siereveld* is van Nederlandse nationali-

teit en mag gedurende 8 weken niet als schipper op Belgische vaartuigen varen.

* De Z 53 'Van Eyck' (met een lengte van meer dan 34 meter) werd op 12.4.1994 door de Franse overheid in overtreding genomen, omdat het tegen de algemene richting van de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel Quessant had gevaren en bovendien ook nog in de zone voorbehouden voor kustverkeer. Schipper *Johan Depaep*e werd dan ook voor drie dagen geschorst.

Robert Coelus

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 beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf
Colijnsplaat

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

Grootste bedrijven uit vissector

THE
BIGGEST

Het financieel-economisch magazine Trends bracht net voor de jaarwende de rangschikking uit van de 5.000 (in werkelijkheid 5.496) grootste bedrijven in het land. We zochten de bedrijven uit de vissector op en voegden de resultaten van het boekjaar 1994 toe aan de cijfers van de voorbije jaren.

Afdalend in de rangschikking vonden we dat Pieters Visbedrijf opklom tot 531ste plaats met een jaaromzet van bijna 3,3 miljard frank. De voorbije jaren kon het Brugse visbedrijf zowel de omzet als de toegevoegde waarde verhogen, dit in tegenstelling tot de nummers twee en drie in onze tabel.

Enkele bedrijven die in de voorbije jaren wel in de rangschikking voorkwamen, zijn in deze tabel om uiteenlopende redenen niet opgenomen, onder meer omdat geen cijfers beschikbaar zijn of omdat de bedrijven niet meer behoren tot de 5.000 grootste ondernemingen van het land.

De drie laatste bedrijven horen in elk geval thuis in de rangschikking, maar wegens het ontbreken van de gegevens zijn ze niet in de tabel onder te brengen. (gw)

Visverwerkende bedrijven in Top 5000

Naam	Jaar	Plaats in Top 5000	Toeg. waarde milj. fr.	Omzet in milj. fr.	Expl. result.	Netto winst/ verlies	Cash flow	aant. pers.
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1. Pieters Visbedrijf (Brugge)	94	531	571	3.292	54	24	103	257
	93	562	497	2.915	73	28	95	203
	92	689	424	2.431	69	19	76	195
	91	754	354	2.197	70	10	72	176
	90	791	342	1.975	-	31	76	-
	89	835	-	1.789	-	14	86	-
2. Morubel (Oostende)	94	1.106	216	1.651	-45	-136	-24	105
	93	1.187	254	1.447	-41	-108	34	102
	92	1.122	280	1.536	55	-21	69	106
	91	1.043	374	1.596	111	24	84	110
	90	802	383	1.940	-	30	105	-
	89	696	-	2.094	-	33	53	-
3. Zeebrugse Visveiling (Zeebrugge)	94	1.094	165	1.671	-22	-11	34	55
	93	986	143	1.743	-16	-24	14	99
	92	-	-	1.801	-8	20	40	-
	91	801	150	2.074	-	4	-	91
4. United Foods (Bredene)	94	3.509	121	495	29	4	24	66
	93	3.556	119	466	16	-10	11	72
	92	3.153	122	511	1	-24	-10	80
	91	2.778	118	578	-25	-47	-18	102
	90	2.537	153	613	-	1	23	-
	89	2.228	-	671	-	21	36	-
5. De Bacquer (Brussel)	94	1.853	119	975	-2	-2	15	75
	93	-	-	1.261	31	0	25	-
	92	1.326	154	1.283	39	0	24	91
	91	-	-	1.226	36	0	23	-
	90	1.276	147	1.258	-	23	44	-
	89	1.387	-	1.082	-	1	18	-
6. Huysseune (Zeebrugge)	94	2.707	115	649	6	-6	13	83
	93	2.494	126	686	8	-7	12	82
	92	2.186	133	765	15	-2	19	90
	91	2.007	122	827	13	-2	19	89
	90	1.928	118	831	-	2	18	-
	89	1.657	-	911	-	1	15	-
7. Gabriel (Bellevaux))	94	2.664	96	660	10	3	20	49
	93	2.689	75	637	17	1	15	47
	92	2.841	95	574	24	8	21	47
	91	2.642	100	613	39	20	34	47
	90	2.696	50	566	-	25	12	-
	89	2.651	-	553	-	3	16	-

8. Christiaens (Zeebrugge)	94	2.205	94	803	12	0	12	59
	93	2.472	92	694	11	1	15	51
	92	2.851	62	573	2	-3	7	51
	91	3.170	51	502	6	1	7	38
	90	3.993	34	365	-	2	7	-
9. ATKA (Londerzeel)	94	1.968	86	921	30	1	17	28
	93	2.077	82	828	30	1	14	21
	92	2.324	71	713	22	0	15	26
	91	-	-	1.036	36	4	11	-
	90	2.600	55	595	-	8	12	-
	89	2.818	-	516	-	0	5	-
10. Gabriel (Malmedy)	94	4.712	85	357	14	0	16	58
	93	4.702	75	341	15	1	15	50
	92	-	-	242	14	2	15	-
11. La Couronne (Oostende)	94	4.411	77	387	5	3	23	48
	93	4.111	71	399	3	-2	19	35
	92	4.012	57	398	-3	-11	-11	32
	91	-	-	326	2	-1	18	-
	90	4.087	67	353	-	4	22	-
	89	4.488	-	298	-	11	23	-
12. All Freez (Maasmechelen)	94	4.120	75	420	24	12	21	37
	93	4.864	48	329	10	2	8	34
	92	-	-	266	8	-0	4	-
	91	5.267	31	281	-	1	-	26
13. Gadus (Nieuwpoort)	94	2.277	70	778	7	3	14	25
	93	2.323	62	733	9	1	11	25
	92	2.564	55	646	10	4	13	23
	91	4.036	33	385	7	2	9	17
	90	3.357	35	443	-	1	6	-
14. Hottlet Pierre (Kontich)	94	2.239	62	791	18	6	11	9
	93	2.346	55	728	26	4	10	8
	92	2.522	62	656	17	1	8	8
	91	2.367	62	695	20	2	11	6
	90	2.229	60	712	-	6	7	-
	89	2.222	-	673	-	4	6	-
15. Vandermaesen (Lummen)	94	2.956	49	593	1	-0	8	33
	93	2.941	45	576	3	-1	7	32
	92	2.912	43	558	1	1	7	31
	91	3.077	38	517	1	1	5	27
	90	3.044	37	489	-	1	6	-
	89	3.022	-	473	-	-1	6	-
16. Mar Products (Brussel)	94	3.910	35	442	22	0	4	10
	93	-	-	-	-	-	-	-
	92	-	-	-	-	-	-	-
	91	-	-	-	-	-	-	-
	90	3.972	33	366	-	0	2	-
	89	3.873	-	353	-	0	3	-
17. Setraco (Oostkamp)	94	4.360	32	393	18	6	9	4
	93	4.660	19	345	13	0	1	3
	92	-	-	329	9	4	5	-
18. Maxi Fish (Brussel)	94	5.372	29	307	7	4	11	-
	93	-	-	279	10	4	12	-



THE BIGGEST

19. Dielman (Lembeke)	94	5.420	28	304	17	10	12	3
	93	-	-	258	11	8	9	-
20. Paulus (Zeebrugge)	94	3.961	21	437	3	1	6	4
	93	3.671	19	450	3	-1	3	4
	92	3.601	20	446	5	-0	4	4
	91	-	-	546	5	0	6	-

Buiten de rangschikking:

Van Den Abeele (Brugge)	94		115	628	-15	-22	+12	?
	93	2.547	106	669	-1	-25	4	70
	92	2.273	110	730	1	-26	-4	90
	91	2.080	100	796	-13	-32	-11	92
	90	1.828	136	873	-	4	19	-
	89	1.833	-	824	-	4	18	-
Daniel's Visbedrijf (Zeebrugge)	94		23	226	-3	-0,5	7	
	93	2.177	23,5	196	-8	+3	11	11
Galana Seafood (Waregem)	94	-	-	-	-	-	-	-
	93	4.725	23	339	13	5	9	6
	92	-	-	239	6	1	6	-

- (1) Naam en vestigingsplaats van de onderneming
- (2) Plaats in de Top 5000 op basis van het omzetcijfer
- (3) Toegevoegde waarde in miljoenen frank
- (4) Omzet in miljoenen frank
- (5) Courant exploitatieresultaat van het boekjaar in miljoenen frank, onafhankelijk van het financieel en/of buitengewoon resultaat
- (6) Netto winst of verlies (-) in miljoenen frank na belastingen
- (7) Cash flow in miljoenen frank
- (8) Aantal personeelsleden



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

De meubels van Danny Vanheste

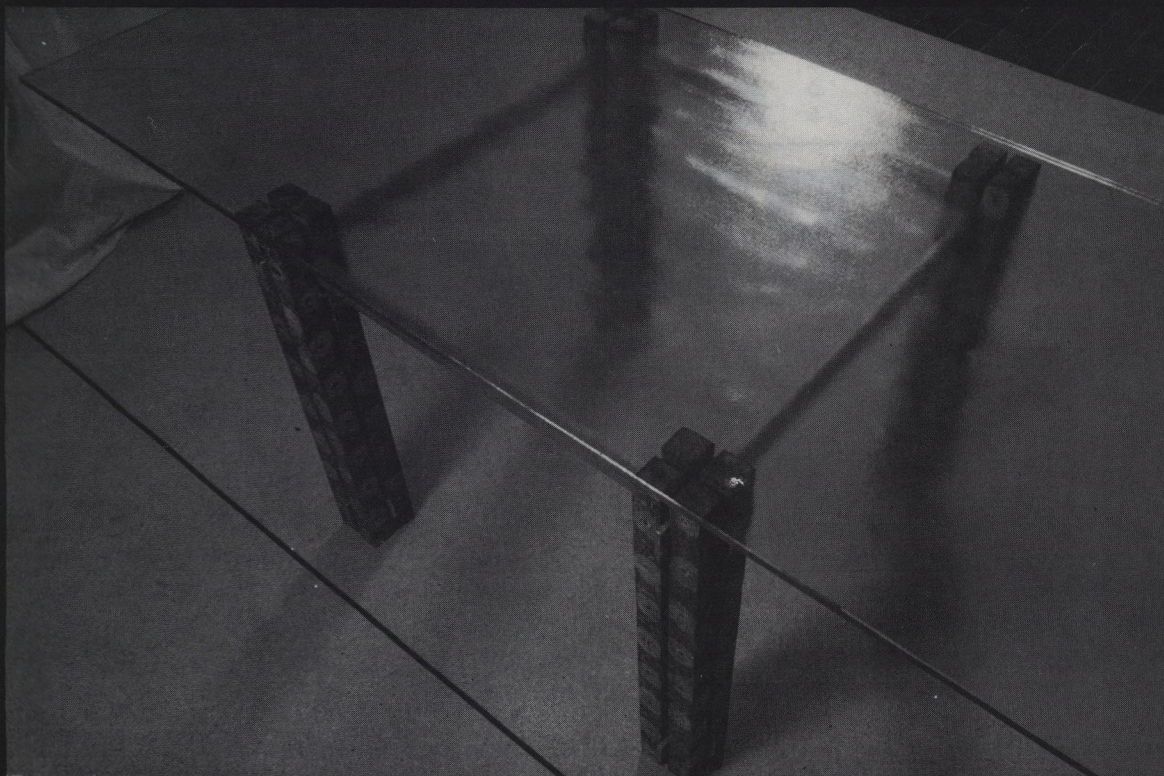
Danny Vanheste (° Oostende 1947) is de derde in een ononderbroken rij artistieke Vanhestes. In de familie wordt hij voorafgegaan door grootvader Gustaaf Vanheste (°1887-†1975, zie HVB II, 1988) schilder en conservator van het Fort Napoleon en vader Robert Vanheste (°1913, zie HVB VI, 1988) bekend maritiem schilder.

Danny Vanheste is 'interieurdesigner'. Dat betekent dat hij een woning een eigen karakter meegeeft via bijvoorbeeld de meubels. Zijn meest opvallende creaties zijn te Oostende te vinden: De Mosselbeurs, het Zeezotje en Vishandel Angèle, alle drie gelegen rond het Vissersplein; bloemhandel Meyns aan het (Oude) Mijnsplein, Artichoc in de Kapellestraat en het Cafétaria/Restaurant van het PMMK. Bij al zijn creaties staan de zee, het maritieme, en vooral het respect voor het bestaande interieur vooraan op zijn prioriteitenlijst.

Wanneer Danny Vanheste zijn 'meubels' uittekt en opbouwt, neemt hij graag doorleefd materiaal zoals scheepsstaal, planken die in weer en wind buiten langs de houtkaai gelegen hebben of, zoals in dit voorbeeld, balkjes die uit een oesterput gerecupereerd werden.

André Baert

Meer info bij
Danny Vanheste,
Gerststraat 13,
Oostende,
059/50.10.78



Oostendenaars: maritieme cultuurbarbaren?

OP DE ALGEMENE vergadering van de Culturele Raad van Oostende, die doorging op donderdag 11 januari hield Robert Coelus, voorzitter van de Vrienden van het Noordzeeaquarium (en HVB-medewerker) een opgemerkt pleidooi voor de ontwikkeling van een maritieme cultuur in deze stad. Het kan merkwaardig lijken om, in een stad die één en al haven, visserij en maritieme diensten is, een pleidooi voor de maritieme cultuur te moeten houden. Toch is het niet de eerste keer dat dit gebeurt. In de jongste jaargangen van HVB vinden wij uitgebreide teksten over hetzelfde onderwerp; bijvoorbeeld van Georges Allaert die onder de niet-mis-te-verstane titel 'Het Verdriet van Oostende' (HVB I 1995 pag. 33 e.v.) dezelfde problematiek aankaart en van Flor Vandekerckhove die onder het choquante 'De vissers zijn de negers van de stad' (HVB IX 1994 pag. 25 e.v.) over een discriminatie van de visserscultuur spreekt. Hieronder volgt de 'speech' van Coelus, een nieuwe bijdrage ten voordele van een Oostendse politiek die de maritieme cultuur positief discrimineert. Maar, cultuur... wat is dat eigenlijk? Coelus legt het ons uit.

CULTUUR IS in ons taalgebruik een meerzinnig begrip. Het woord komt oorspronkelijk van het Latijnse woord *cultura*, een landbouwterm, en verwijst dus naar het ingrijpen van de mens in een natuurlijke toestand.

Nauw verwant is ook het woord *cultus* dat meer slaat op verering, zoals dodencultus, heldencultus, maar ook in de zin van overdrijvingen als lichaamscultus en betoncultuur. *Cultuur 'met een hoofdletter'* is geestelijke en intellectuele veredeling; producten van menselijke creativiteit zoals letteren, schilder- en beeldhouwkunst, muziek en architectuur. Cultuur is dan een hoger goed en wie daar geen interesse voor heeft noemt men bij ons al gauw een *cultuurbarbaar*. Deze cultuur wordt meer beleefd door een elitaire groep. Maar cultuur wordt ook zeer dikwijls gelijkgesteld met *beschaving*. Zo spreekt men van *cultuursystemen*. Cultuur is in die betekenis alles wat binnen etnische en sociale groepen tot stand komt, zoals westerse cultuur, Vlaamse cultuur, arabische cultuur. Dat cultuur een vlag is die vele ladingen dekt mag ook blijken uit het feit dat het woord ook in de mond genomen wordt bij diepgaande maatschappelijke veranderingen. Mussolini noemde zijn fascistische beweging een *cultuurstrijd*. Denken we terzake ook aan de Chinese

culturele revolutie. In beide voorbeelden worden kunst en literatuur ondergeschikt gemaakt aan de ideologie.

In ons land bestaat verder een *cultuurpact* als overeenkomst tussen politieke partijen om de levensbeschouwelijke strekkingen tot wederzijds begrip te brengen. Vandaag horen we ook heel veel spreken over een *multiculturele samenleving*; een maatschappij waarin verschillende culturen moeten samenleven. In 1991 werd door de Vlaamse Raad het *cultuurdecreet* vastgelegd waarin de nadruk komt te liggen op meer menselijkheid, vernieuwde cultuurbeleving en het bewaren wat de vorige generatie overgedragen heeft. Cultuur is dus een vlag die vele ladingen dekt. En nog zijn we niet rond. De jongste tijd wordt het woord in verband gebracht met *vrijetijdsbesteding* en wordt dan gesteld tegenover de werktijd. Vrije

Robert Coelus: 'Moet er niet eens gedacht worden om te Oostende een maritiem museum op te richten? De doodoener 'We hebben er geen geld voor', vertaal ik als 'We hebben er geen interesse voor'. Zijn Oostendenaars dan maritieme cultuurbarbaren?'

tijd moet dan gevuld worden met *recreatie* (herscheppen).

De eenvoudigste en meest omvattende bepaling van cultuur vinden we bij prof. Reginald Deschrijver van de K.U. Leuven die zegt: *cultuur is de mens en zijn geschiedenis*.

Oostende

In de *Nota Cultuurbeleid 1995* van de Culturele Raad Oostende heb ik onder deel III (concrete voorstellen) niets gevonden dat uitdrukkelijk verwijst naar het maritieme aspect van Oostende. Ook daarom is hier een pleidooi nodig voor een maritieme cultuur. Daaronder versta ik 'de mens in zijn verbondenheid en betrokkenheid met de zee'. Maritieme cultuur aan onze kust is dan ook iets dat al begonnen is ten tijde van de Morinen en Menapiers.

Wat in economische zin cultuur betekent voor de landbouwer betekent cultuur ook voor de zeeman. De zeeman die in de huidige tijd ook een soort landbouwer of boer op zee wordt (aquacultuur) (*) is niet de enige betrokken partij. We zijn allemaal betrokken bij het zeegebeuren. Denken we maar aan onze energielevering van olie en gas uit het zeegebied, de overzeese bevoorrading...

Er is aan het maritieme niet alleen een economische dimensie maar ook een sociale, een wetenschappelijke, een historische, een toeristische, een kunstgerichte, een folkloristische, een gastronomische, een recreatieve dimensie...

Maritieme cultuur te Oostende, dat is 'de Oostendenaar in zijn verbondenheid met de zee, historisch, hedendaags en naar de toekomst toe.'

Historisch

Oostende heeft als centrale haven aan de Belgische kust een zeer rijk verleden als vissers-, handels-, jacht-, ferryhaven en als badstad. Daar zijn genoeg geschriften over die dit cultuurhistorisch belichten en de betekenis ervan voor de kust en Vlaanderen duidelijk stellen.

De eerste geschiedenis van Oostende geschreven door Jacobus Bowens in 1787 verscheen onder de

titel: *Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zee stad Oostende gelegen in Oostenrijks Vlaanderen... van de vroegste tijden tot het jaar 1787.* In de 10e eeuw wordt Oostende reeds vermeld. Bij acte van 28 juni 1267 werd door Margareta van Constantinopel gravin van Vlaanderen, Oostende tot stad verheven. Oostende kent dus een duizendjarige geschiedenis die historici meestal in twee delen splitsen namelijk, vóór het Beleg van Oostende (1601-1604) en ná het Beleg van Oostende.

Van het maritiem historisch erfgoed van Oostende is er haast niets overgebleven en... er is ook nooit een echt beleid geweest om dat erfgoed voor de komende generaties te bewaren.

Vandaag

Kijken we naar een kaart van de stad, dan zien we bijna alles wat met het maritiem bedrijf te maken heeft aan de oostzijde ligt van de as havengeul en het kanaal Oostende Brugge. Oostende heeft als het ware al het maritieme zo veel mogelijk uit het centrum geweerd.

De verbinding tussen de oosteroeven en westeroever van de havengeul is zeer kwetsbaar. Denken we maar aan de verkeersmoeilijkheden die we daar de jongste tijd meemaken. Het westelijk stadsgedeelte is nu aaneengesloten geheel geworden. Indien de havenuitbreiding er komt zal die kloof tussen ooster- en westeroever nog vergroten, tenzij het beleid er aan gedacht heeft de verbinding te optimaliseren. Hoe dan ook, alhoewel het maritieme bedrijf zich hoofdzakelijk afspeelt aan de oostzijde en ook de bevolking die er woont zeer dikwijls betrokken partij is, is daar wat culturele infrastructuur betreft heel weinig te vinden, en dan hebben we het zelfs nog niet over een maritieme culturele infrastructuur. Cultureel zijn de bewoners van de oostzijde bijna volledig aangewezen op de westzijde.

Toekomst

Eerst en vooral moet er het bewustzijn komen dat Oostende een rijke onuitgebate maritieme cultuur heeft, dat er heel veel verloren is gegaan van het maritiem patrimonium en dat alles in het werk moet gesteld worden om te redden wat er

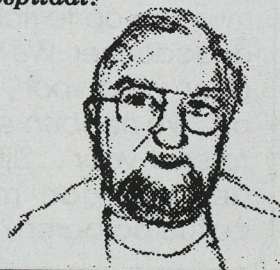
te redden valt.

Daarom dienen de koppen bij elkaar gestoken te worden van mensen uit het Oostendse Beleid, maritieme bedrijven, Oostendse nautische en andere verenigingen, ook van de Culturele Raad om een strategie uit te werken voor het reveil van de maritieme cultuur te Oostende

We zien dat er overal meer interesse ontstaat voor het maritieme; niet alleen in het buitenland maar ook aan onze eigen kust. Er ontwikkelt zich een nieuwe maritieme cultuur van zeegerichte vrijetijdsbesteding. Vakantie aan zee in binnen- of buitenland is een vaste waarde, maar ook de cruisevaart ontwikkelt zich snel, centra met aquaspektakel, nieuwe maritieme musea, zonder van de watersport en waterrecreatie te spreken, elementen die een enorme vlucht genomen hebben. Er is zelfs een modecultuur voor de zee. Privé-ondernemingen hebben er miljoenen voor over om nieuwe op recreatie-gerichte maritieme instellingen te creëren, en dat lokt honderdduizenden bezoekers. Enkele vragen: *heeft men te Oostende geen visie wat betreft maritieme cultuur? heeft men te Oostende geen spuwende krachten daarvoor? heeft men te Oostende geen privé-initiatieven aan te trekken op gebied van maritieme cultuur? blijft men te Oostende slapen of is er een reveil te bespeuren voor de maritieme cultuur?*

Wat deze laatste vraag betreft gaan we ten rade bij het bestuurakkoord 1995-2000. We lezen: *Het vuurtorendok moet, na aanleg van de nieuwe jachthaven en zeesuis toeristisch uitgebouwd worden. Het Fort Napoleon moet in gezamenlijk beheer met de provincie opengesteld wor-*

Robert Coelus: *'Een maritiem museum zou kunnen ondergebracht worden in de leegstaande gebouwen van het Militair Hospitaal.'*



den.

Ik zou liever gelezen hebben: *De vuurtorenwijk moet, na uitbreiding van het vuurtorendok, na aanleg van de nieuwe jachthaven en de zeesluis toeristisch en cultureel uitgebouwd worden.*

We lezen verder: *Ook de visserij kan een toeristische troef worden: activiteiten rond de visserij zouden het seizoen kunnen openen. De 'trap' moet behouden worden. Een archief van de visserij kan zonder veel bijkomende middelen opengesteld worden en het zeeaquarium zal worden vernieuwd en zo nodig op een andere plaats worden ingeplant.* De kustvisserij is al lang een toeristische troef aan de Visserskaai en er is ook veel meer dan een 'folklore-element', titel die aan deze visserij gegeven werd door een oud-Oostendse burgemeester. De vernieuwde vismijn is gesloten voor het toeristische publiek. Een archief voor de visserij? Goed, maar beter ware een **Oostends Maritiem Archief** met afdelingen voor de verschillende maritieme sectoren. Het zeeaquarium zal vernieuwd worden; daar werden plannen voor gemaakt, maar weer in de doofpot gestoken. Het Aquarium zo nodig op een andere plaats? Daar is momenteel in elk geval nog niets over bekend.

Fragmentarisch spreekt het Bestuursakkoord Oostende 1995-2000 over visserij en aquarium onder het luik toerisme. Onder het luik cultuur is echter niets te vinden over het maritieme. We lezen er wel: *Oostende moet zich profileren als de Ensorstad.* Ik had er graag ook zien staan: *Oostende moet zich profileren als een culturele maritieme stad.* Wat met het Oostendse maritieme erfgoed te maken heeft is teloor gegaan of zit nu in andere oorden. Het scheepvaartmuseum te Antwerpen en het visserijmuseum te Oostduinkerke hebben een en ander van het Oostends maritiem erfgoed gered. In het Heistse museum Sincfala staat er nu een Oostendse visserssloop en te Zeebrugge ligt de Westhinder te wachten op het toekomstige vismijnpark of aquastrip. Godzijdank hebben we hier de Mercator als pronkstuk. Wat zal er gebeuren met de 0.129 Amandine? De laatste ijslandvaarder blijft te Oos-

tende als museumschip, maar wordt er een project voor opgestart? Opvallend is ook dat wat te Oostende wèl nog is, verspreid zit bij diverse instanties. Zo heeft de heemkring De Plate toch nog wat maritieme stukken bij elkaar gebracht, maar ook elders zijn nog mooie stukken te vinden. Moet er niet eens gedacht worden om te Oostende een maritiem museum op te richten? De doodoener 'We hebben er geen geld voor', vertaal ik als 'We hebben er geen interesse voor'. Zijn Oostendenaars dan maritieme cultuurbarbaren?

Een maritiem museum zou kunnen ondergebracht worden in de leegstaande gebouwen van het Militair Hospitaal. Dit museum zou verscheidene afdelingen kunnen omvatten en de geschiedenis en werking weergeven van bv. De Oostendse ferry-diensten, de maritieme radio, het loodswezen, de reddingsdienst, de visserij, de yachting, het zee-wetenschappelijk Instituut... Ik denk wel dat het de moeite zou lonen dit voorstel te bestuderen en bij

de maritieme instanties te informeren of daarvoor interesse bestaat.

Maritieme Stad

Om het 'maritieme bewustzijn' te Oostende te stimuleren stel ik een project voor dat een 14 daagse van het maritieme Oostende kan zijn; een project met en door de Oostendse bedrijven, organisaties en verenigingen. Een reeks suggesties terzake: de stedelijke musea stellen maritieme kunst tentoon; de bioscopen vertonen maritieme films; concerten en kooruitvoeringen in het teken van het maritieme; maritiem projectonderwijs in de scholen; opendeurdagen bij de maritieme bedrijven; een maritieme beurs in het Mediacentrum; maritieme sportverenigingen aan de eer; handelszaken met maritieme etalageversieringen; de horeca met gastronomische vismenu's; als apotheose een stoet die het maritieme verleden en heden van Oostende evocert. Dit is maar voorlopige schets van het project dat natuurlijk verder moet uitgediept worden.

Ik heb hierbij gepoogd ten overstaan van de *Culturele Raad Oostende* en in het kader van het cultureel beleid van de stad even de aandacht te trekken naar een niet ontgonnen mogelijkheid om het culturele leven van Oostende nieuw leven in te blazen wat zeker ook ten goede zou komen aan de groeimogelijkheden van het cultureel toerisme waarvan sprake in het bestuursakkoord 1995-2000.

Een nieuwe lente in Oostende. Laat het dan ook een nieuwe culturele maritieme lente zijn.

Robert Coelus

(*) Hier glijdt Robert Coelus eventjes uit. Wordt de zeeman een soort boer op zee? Vooralsnog is er geen groter cultureel onderscheid dan dat tussen een boer en een visser. De visser is immers een jager met alle cultuurkenmerken van dien. Denken we maar aan de spaarzame (gierige) boer tegenover de gulle (verkwistende) visser of aan de behoefte aan vrijheid van de visser tegenover de drang naar zekerheid van de boer. Aquacultuur is dan weer een ander paar mouwen, maar (afgezien van de historische aanwezigheid van oesterputten in Oostende waarover Norbert Hostyn in HVB ooit een interessante reeks bijdragen schreef) is dat fenomeen daar onbestaande. Je kan dus niet zomaar stellen dat de visser (zeeman) vandaag een landbouwer op zee is of zelfs wordt.

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

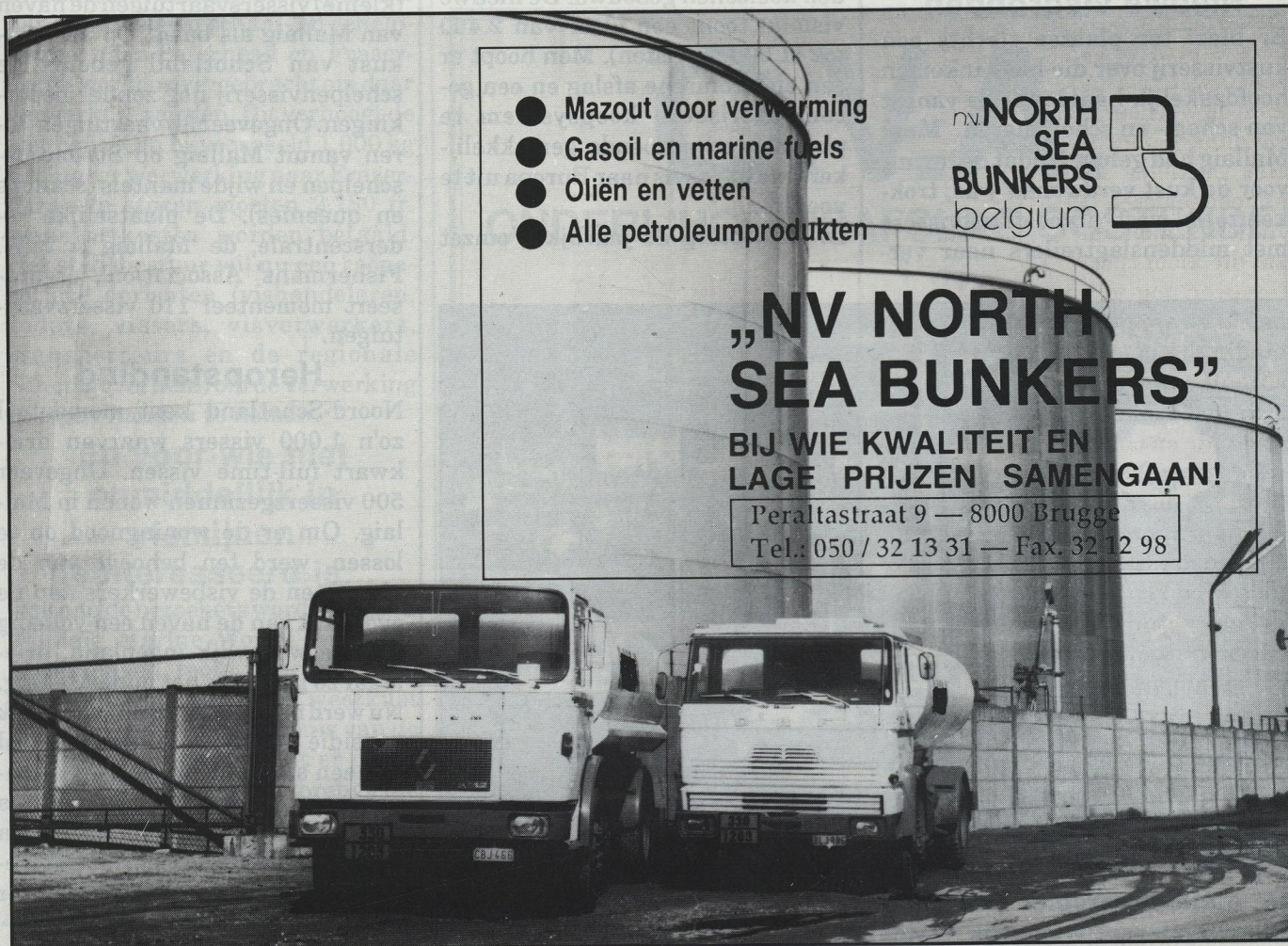
NV NORTH
SEA
BUNKERS
belgium



„NV NORTH
SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



Een tocht langs Schotse vissershavens (IV)

De heropstanding van de vissershaven Mallaig

TRADITIONEEL MAG Ullapool de grootste Schotse haringhaven zijn, in 1975 werd ze even voorbijgestoken door de vissershaven Mallaig. In dat jaar visten de purse-seiners 'Claben' en 'Anchor of Hope' uit Peterhead voor de kust van Mallaig in 1 trek 1.000 cran(*) ofte 50.800 kg haring op.

Zo'n vangsten waren spectaculair, maar niet onmogelijk; ook onze vissers konden dagenlang jagen op haring en dan in één of twee trekken het ruim volsteken. Die tijd is echter voorbij. De haring zocht andere oorden op en Mallaig werd een typisch Schots vissersplaatsje; een dorp van slechts één straat en een paar zij-sloppen groot, verscholen tussen twee heuvels aan landzijde en beschut door de eilanden Eigg, Rhum en Skye.

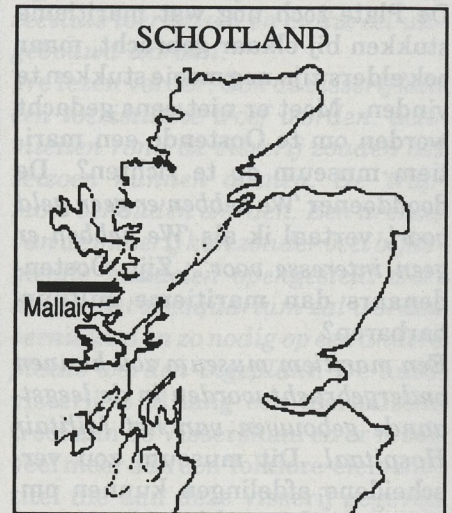
Nieuwe visgronden

Er bleef ter plaatse slechts een kustvisserij over die haar inkomen hoofdzakelijk haalde uit de vangst van schaal- en schelpdieren. Maar Mallaig had geluk. Nadat de haring voor de kust verdwenen was, trokken zowel west- als oostkustvissers met middenslagtreilers naar ver-

der gelegen visgebieden zoals de wateren rond de rotspunt van Rockall en de eilandengroep St. Kilda. Die hadden een haven dichtbij die visgronden nodig om er te schuilen bij slecht weer, om er de vis over te slaan, om zich te bevoorraden...

De bestuurders van Mallaig grepen die kans om Mallaig een nieuw elan te geven. Door het invoeren van lage landingsrechten kwamen steeds meer vreemde schepen aanmeren. Er werd zowel Schotse, Britse als Europese financiële steun gevraagd om de haven te renoveren. Stad en het haventje kregen een kuisbeurt. Er greep een metamorfose plaats. Mallaig kon tot voor kort slechts bereikt worden via een één-vaksweg. Een eerste stuk vierbaansweg kwam begin 1995 klaar. Met brokken graniet werd een nieuw stuk land gewonnen op de zee. Op het plateau werd een parking ingericht en werden koelcellen gebouwd. De nieuwe vismijn toont een vloer van 2.400 m² (1.000 viskisten). Men hoopt er een elektronische afslag en een ge-computeriseerd koopsysteem te plaatsen en zodoende gemakkelijker kwaliteitsvis naar Europa uit te voeren.

In 1994 steeg de jaarlijkse omzet



naar 690 miljoen frank (**). In 1995 steeg het weer lichtjes naar 705 miljoen. Er werd veel meer vis aangebracht, maar, mede hierdoor, lagen de prijzen lager.

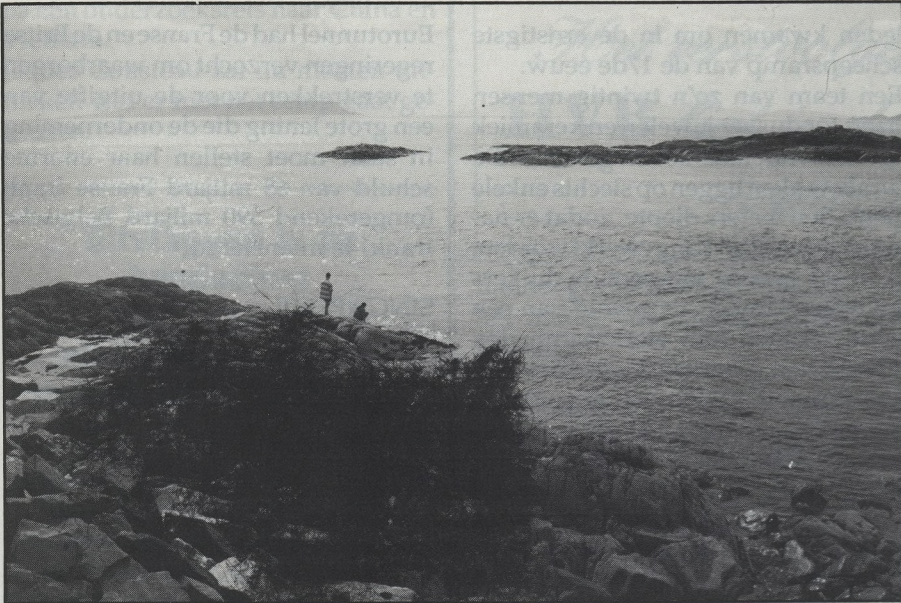
Tijdens de zomercampagne van 1995 op garnaal gebruikten ongeveer 100 (kleine) vissersvaartuigen de haven van Mallaig als basis. Op de westkust van Schotland gebeurt de schelpenvisserij nog zonder beperkingen. Ongeveer 30 vaartuigen varen vanuit Mallaig op St.-Jacobschelpen en wijde mantels (scallops en queenies). De plaatselijke rederscentrale, de 'Mallaig & N.W. Fishermans' Association', organiseert momenteel 110 vissersvaartuigen.

Heropstanding

Noord-Schotland kent momenteel zo'n 1.000 vissers waarvan driekwart full-time vissen. Ongeveer 500 vissersgezinnen wonen in Mallaig. Om er de woningnood op te lossen, werd ten behoeve van de vissers en de visbewerkeren aan de overkant van de haven een volledig nieuwe woonwijk ingepland, drie maal zo groot als het oude Mallaig. Nu werd nogmaals 320 miljoen frank subsidie verkregen. Daarmee zal nog een stuk land op de zee gewonnen worden om er bedrijven en een pier te bouwen die de oude haven tegen zeegeweld beschermt en tegelijk een nieuw buitendok creëert voor diepwatertreilers.



De oude visserspier van Mallaig. Achteraan op de helling: de nieuwe visserswoonwijk. (foto dp)



De zee voor Mallaig. Achteraan de voor natuurliefhebbers zeer belangrijke eilanden Eigg (links) en Rhum (rechts). (fot dp)

De bouw valt dus niet stil te Mallaig. De ijsfabriek wordt gerenoveerd, op de kaai wordt een bunkeringspunt ingericht, plannen worden gesmeed om een visverwerkende fabriek op te richten. Vandaag moeten zowel haring, witvis en schaal- en schelpdieren naar Peterhead en Fraserburgh worden overgebracht om daar verwerkt te worden. Dit verhoogt de kostprijs. Om bijvoorbeeld 1.000 kg haring ter werking naar Fraserburgh te sturen moeten 2.180 fr. transportkosten worden betaald. Het stadsbestuur wil nu een coöperatieve oprichten (vishandelaren, reders, vissers, visverwerkers, transporteurs en de regionale Schotse overheid) om de verwerking in eigen handen te nemen.

En voor wie niet onmiddellijk in vismijnen geïnteresseerd is...

Ook aan de bezoekers wordt gedacht. 'Mallaig Marine World', naast de vissershaven, toont in aquaria alle zeedieren die voor de westkust voorkomen. De geschiedenis van de plaatselijke visserij staat er uitgesteld. Een unieke video brengt die geschiedenis weer tot leven. In het station, net buiten Mallaig, vertrekt de gerestaureerde historische stoomtrein 'The Scotsman' die toe-

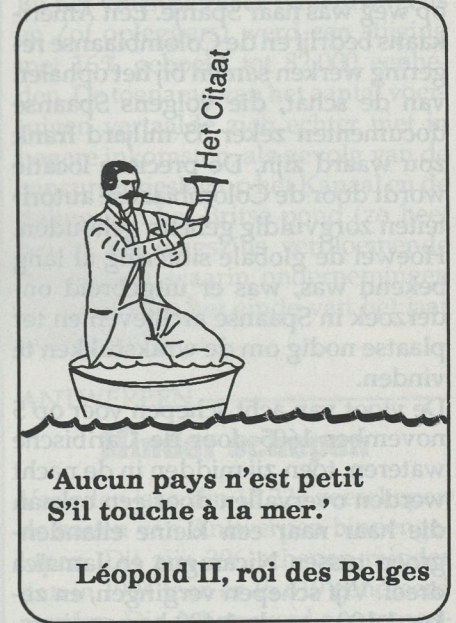
risten via het imposante Glenfinnandal de hooglanden in voert. De ferry 'Iona' brengt ons in 30 minuten van Mallaig naar Armadale en de vissershaven Portree (eiland

Skye), ons onderwerp voor volgende maand.

Daniël Pots

(*) 1 cran = 1,016 x de inhoud van onze vroegere bennen.

(**) Ter vergelijking: de Oostendse vissershaven besomde in 1994 in totaal 802 miljoen frank.



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

COLUMBIE
Duikers vinden zilvervloot

In het Caribisch gebied zijn de overblijfselen gevonden van een schip van een in 1605 gezonken zilvervloot die met schatten uit de Nieuwe Wereld op weg was naar Spanje. Een Amerikaans bedrijf en de Colombiaanse regering werken samen bij het ophalen van de schat, die volgens Spaanse documenten zeker 55 miljard frank zou waard zijn. De precieze locatie wordt door de Colombiaanse autoriteiten zorgvuldig geheim gehouden. Hoewel de globale situering al lang bekend was, was er uitgebreid onderzoek in Spaanse archieven en ter plaatse nodig om de wrakstukken te vinden.

De vloot van acht schepen voer op 5 november 1605 door de Caribische wateren, toen zij midden in de nacht werden overvallen door een orkaan die haar naar een kleine eilandengroep tussen Nicaragua en Jamaica dreef. Vijf schepen vergingen, en zeker 1.100 van de 1.400 bemannings-

leden kwamen om in de ernstigste scheepsramp van de 17de eeuw.

Een team van zo'n twintig mensen heeft tot dusver juwelen en keramiek uit het wrak naar boven gehaald. De wrakstukken liggen op slechts enkele tientallen meters diepte, zodat er natuurlijk met licht kan gewerkt worden. Ironisch genoeg moesten de duikers afgelopen zomer als gevolg van een serie orkanen hun werkzaamheden opschorten. Daarnaast werd het duiken bemoeilijkt door het gigantische aantal haaien dat in het gebied voorkomt.

De duikers verwachten in februari verder te kunnen werken. Ze zullen uiterst voorzichtig te werk moeten gaan, omdat voorwerpen die zolang op de zeebodem hebben gelegen, makkelijk kunnen breken als ze boven water komen.

FRANKRIJK
Eurotunnel in geldnood

Frankrijk wil niet garant staan voor een grote lening om Eurotunnel uit de financiële moeilijkheden te halen.

Eurotunnel had de Franse en de Britse regeringen verzocht om waarborgen te verstrekken voor de uitgifte van een grote lening die de onderneming in staat moet stellen haar enorme schuld van 65 miljard Franse frank (omgerekend 390 miljard Belgische frank) te financieren.

SINGAPORE
Schip van kapitein Cousteau is gezonken

Het onderzoeksschip Calypso, van de Franse oceanograaf Jaques Cousteau, is gezonken in de haven van Singapore. Het schip, dat sinds september voor een werf lag, is begin januari aangevaren. Dat verklaart de Cousteau Society in Chesapeake in de Amerikaanse staat Virginia. Singapore is de thuisbasis van de Calypso en een ander schip van de wetenschapper, de Alycone. De Calypso is een twintig meter lange voormalige mijnenjager die Cousteau sinds 1950 gebruikte voor zijn onderzoek en bekende filmreportages op zee. Het schip lag sinds september bij een werf

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



na een onderzoeksreis naar China en Vietnam. Jaques Cousteau zal nu moeten uitmaken wat er met het schip gaat gebeuren.

P&O

Uitvlaggen is de boodschap

De Britse rederij P&O gaat vijf grote containerschepen uitvlaggen naar het Bermuda-register. Het gaat om de 'Cardigan Bay', 'Liverpool Bay', 'Kowloon Bay', 'Osaka Bay' en 'Tokyo Bay'.

De vakbond National Union of Rail, Maritime and Transport Workers reageert woest omdat de uitvlagging 90 jobs zal kosten onder de zeevarenden. De schepen blijven wel bemand met Engelse officieren. De actie komt eerder onverwacht, nu de tendens om het Britse register te ontvluchten wat geluwd lijkt en P&O onlangs nog zelf zijn nieuw cruiseschip 'Oriana' onder Britse vlag bracht.

ANTWERPEN

218 verstekelingen

In de haven van Antwerpen werden in 1995 in totaal 218 verstekelingen betrapt. Daarvan hebben er vier de reis niet overleefd.

Het overgrote deel van deze mensen was afkomstig uit Afrika. Begin jaren '90 lag het aantal blinde passagiers aanzienlijk hoger (364 in '92, 471 in '93). Toen bestond ruim de helft uit Roemenen en Bulgaren die via Antwerpen 'transisterden' naar Canada.

NEDERLAND

Shell wil gedragscode voor actiegroepen

In zijn nieuwjaarstoespraak heeft Jan Slechte, de president-directeur van Shell Nederland, ervoor gepleit dat er een gedragscode zou worden ingevoerd voor actiegroepen, omdat deze laatste niet alleen vaak een overdreven voorstelling van zaken geven, maar soms ook absolute onwaarheden verkondigen.

Slechte doelde hiermee op het (succesvolle) protest van Greenpeace tegen de dumping in de oceaan van het olie-opslagplatform 'Brent Spar', dat na onafhankelijk onderzoek veel

Het eerstvolgende nummer van
HVB *ligt in de krantenwinkel op*
vrijdag 1 maart

minder giftige stoffen bleek te bevatten dan de milieu-organisatie had beweerd.

RMT

Meer & Minder

De Regie voor Maritiem Transport (RMT) zegt op vrachtgebied een goed jaar achter de rug te hebben, maar dat kan dan weer niet gezegd worden van het passagiersverkeer, dat met 4% daalde. Door de ferry's en de jet-foils van de Belgische staatsrederij, die samen met Sally Lines de veerdienst Oostende/Ramsgate uitbaat, werden in totaal 1.752.000 reizigers in beide richtingen vervoerd.

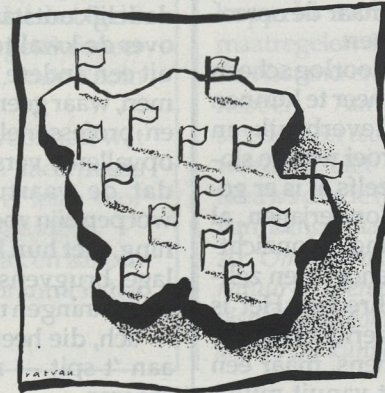
Groeicijfers waren daarentegen genoteerd voor de toeristische voertuigen: er werden 239.000 personenwagens overgezet (+ 6%), 14.000 caravans (+ 35%) en 8.2000 autocars (+ 2%).

Bij het vrachtverkeer (vrachtwagens en /of opleggers) werd een stijging met 16% geboekt tot 82.000 eenheden. De toename van het aantal voertuigen vertaalde zich echter niet in hogere inkomsten, als gevolg van de concurrentieslag op het Kanaal en de daling van het Britse pond (zo heet het in het enigszins verbloemde taalgebruik waarin ondernemingen en havens op het einde van het jaar uitblinken).

ANTWERPEN

Minder schepen

Verleden jaar zijn 15.223 zeeschepen de haven van Antwerpen binnengekomen. Dit zijn 396 schepen minder dan in 1994 toen er 15.619 genoteerd werden. Die daling werd gecompenseerd door de stijging van de totale geregistreerde tonnenmaat met 2.07%;



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

van schepen van mensen & van de zee

WE ZIJN WEER een jaartje verder. De lange oren zijn wat langer geworden en de plooiën langs de neus weer wat dieper. Toch hollen we nog steeds achter alle lectuur aan die met het zout van de zee te maken heeft: speurend naar de

(niet zo positieve) evolutie van het zeeleven.

Weer is het avond. Weer zijn we onder zeil gegaan in de rust van ons eigen flatje, met zicht op zee. Geen vreselijker nachtmerrie dan wat we overdag beleven. Maar over een paar maanden is 't weer lente, zoals Flor zei.

We lezen. Zoals Zola zei: *pas un jour sans une ligne*. We lezen de maritieme lectuur van de Lloyds, Nautilus en het beste visserijblad. Of we lezen de 'Pétroliers de la Honte', een heuse, verbazende detective van de zee, van de speurders Benquet en Lauranceau, op zoek naar de oorzaken van de olierampen.

Na de tweede wereldoorlog scheen er maar geen einde meer te kunnen komen aan het oliegebruik en vanzelfsprekend: groei was de slogan, nooit genoeg, zelfs al is er genoeg. Pompen en donderjagen, al wordt hier sedert lang de onzichtbare grens tussen behoefte en zelfverwenning overschreden. Het is geen economie die gericht is op de behoeften van de mens, maar een economie die werkt vanuit multinationale kapitaalsbelangen. Olie-maatschappijen glunderen alsof ze de eigenaars van de planeet zijn. Al zijn ze het wellicht een beetje. Er was alleen maar de vraag waar we de schepen halen om deze olie van de ene kant van de wereld naar de andere kant te varen. Er was geen scheepsruimte genoeg beschikbaar! Deze moest nochtans gelijke tred houden met de behoeften aan olie alom.

Overal waar er werven waren die hun kranen als smekende armen ten hemel staken, ging men aan de

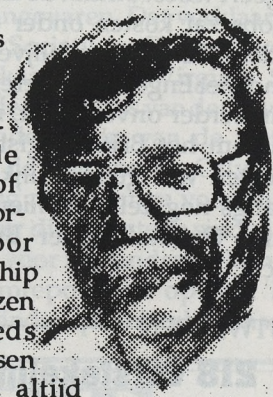
slag. En het communisme stond borg voor de stabiliteit tussen Oost en West! Niets dan *paradise news* voor de scheepsbouwers.

Zijn we dan beter geworden van al die olie? Daar moet je maar eens diep over nadenken. Het comfort werd ermee verbeterd, dat wel.

Tussen 1973 en 1977 werd niet minder dan zeventig procent van de wereld-tankervloot gebouwd. In 1970 besloten de Japanners eveneens tankers te bouwen, ze zagen een gat in de markt, en ze hadden er wellicht genoeg van hun ruwe olie te duur voor hun platte portemonnee — die niet lang meer plat zou zijn — te laten vervoeren door de supertankers van de rederijen uit het Westen. Hun massale bouw van olietankers moest meteen het Europese monopolie op zee breken, twee vliegen in een slag. Korea sluit zich hierbij aan. Nieuwe technieken, o.a. hoger rekbaar spanningsstaal, naast goedkope arbeidskrachten, zorgen ervoor dat dit laatste land tot 40% goedkoper bouwt dan de westerse werven. Al dadelijk ontstaat er hier wantrouwen over de kwaliteit van de schepen die uit een andere wereld schijnen te komen, waar geen rijkdom aan ervaring en professionele kennis bestaat. Een opvallend verschijnsel is al meteen dat de vaartuigen duidelijk ontworpen zijn voor een oosterse bemanning, met hun kleine verblijven en de lage brugvensters die de westerse bemanningen met de langere gestalte — ach, die heerlijk hormonenkippen aan 't spit — meer dan eens zullen ergeren.

Naast olietankers vergaan ook nogal wat ertstankers, maar dan in geheimzinnige omstandigheden. Zoals Prediker zegt: de scheepvaart is in duisternis gehuld... Er wordt gedacht aan het bouwen van steviger en veiliger schepen, alsof enkel het schip schuldig kan zijn. De scheepsbouw werd aansprakelijk gesteld, er waren probaliteitstesten, betwistingen over metaalmoetheid en dergelijke. De weerstand en de kracht van het schip moeten weer geoptimaliseerd worden, zoveel was duidelijk. Maar uit

het proces van *trial and error* rijst langzaam de vraag of het bijvoorbeeld voor een ertsschip aangewezen is steeds



maar ertsen te laden, altijd maar ertsen? Stilaan wordt duidelijk dat de drama's met de ertstankers veroorzaakt worden door de zware ijzererts lading zelf, die de structuur van het schip aantast o.a. tijdens het laden en het lossen, bedrijvigheid waarbij de bekwaamheid en de waakzaamheid van de bemanning geen geringe rol speelt. De crudeladingen, aan boord van een OBO-schip (OBO staat voor Olie, Bulk, Ore) werden er, na een reis met oererts, in eerste instantie van verdacht de schipbreuken te veroorzaken. De ruwe olie zou inwerken op de resten van vorige ladingen en ontploffingen veroorzaken. Maar de crudeladingen werden tenslotte buiten schot gesteld.

Maar het Westen heeft ook oergrond nodig, veel erts, het moet staal vervaardigen... en het heeft geen remmingen om haar gerief thuis te krijgen! Er is daarbij steeds maar verlies aan mensenlevens. Dàar moest maar eens gedacht worden! Dàt was toch belangrijk! Maar de economie is belangrijker dan de mens, dat is toch al altijd zo geweest?



DUITSLAND →

Belgen onrechtvaardig gestraft

Schipper-reder Eddie Cattoor van de Z 105 (foto gw)

De Z 105 werd in Duitse wateren het slachtoffer van een onrechtmatige vervolging door een Duits inspectievaartuig, zo meldt het Informatieblad van de Rederscentrale in haar editie van 15 januari. Op 8 december kwam de Duitse controle-officier aan boord van het Belgische schip. Er werd gevestigd met 100 mm-netten. De Duitse officier mat de netten, maar weigerde pertinent de meter door te duwen waardoor hij tot de volgende meetresultaten kwam: 93,83 mm en 97,17 mm. Daar bovenop kwam dat de netten tijdens de meeting niet gespoeld waren waardoor zich heel wat zand tussen de mazen bevond. De schipper kreeg op basis van de bevindingen een te betalen waarborg van 20.000 Duitse Mark (400.000 frank) opgelegd. De officier eiste dat het bedrag meteen ter beschikking van de Duitse overheid werd gesteld. In volle zee moest de Belgische schipper ervoor zorgen dat het geld terecht kwam. Voor de schipper volgde urenlang over en weer getelefoneer naar de Dienst voor de Zeevisserij, naar een Belgische bank, naar Radio Oostende en nog naar een aantal instanties.

De Rederscentrale neemt de zaak ernstig op. België is immers voor heel wat visserijen aangewezen op verre wateren. Daar wordt men meermaals geconfronteerd met het optreden van lokale autoriteiten die er alles voor over hebben om 'hun wateren' voor de eigen vissers voor te behouden. Ook de Dienst voor de Zeevisserij hecht veel belang aan de zaak en zal een ambtenaar de schipper laten vergezellen wanneer de zaak voorkomt in het Duitse Cuxhaven.

NEDERLAND →

De visserij na 2002

Hoe zal de visserij het volgende millennium inzetten? Die vraag wordt vandaag reeds diepgaand aan de orde gesteld door de Nederlandse visserijvoorman Dick Langstraat. 2002 is voor de visserij trouwens een sleuteljaar want dan moet de Europese ministerraad een beslissing treffen over het beleid in de daaropvolgende jaren.

Langstraat vermoedt dat het stelsel van de landenquota dan opgeheven zal worden. Het toekennen van verschillende vangsthoeveelheden aan de EU-landen is immers in strijd met de geest van een eengemaakte Unie. Tegelijk vraagt hij zich af of de visrechten na 2002 ook in heel de Unie vrij verhandeld zullen worden. Belangrijke vraag voor de Nederlanders die nu al via omwegen veel visrechten bij burens weghalen. Zo hebben Nederlanders vandaag de controle verworven over verschillende Belgische vaartuigen, maar ook in het Verenigd Koninkrijk zijn zestig vissersvaartuigen in Nederlandse handen en ook een twintigtal Duitse kotters vaart vandaag reeds voor rekening van Nederlandse eigenaars.

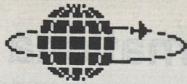
Dat de boomkorvisserij ter discussie zal komen te staan, is welhaast zeker, aldus Dick Langstraat. In de XXIste eeuw zullen visserijmaatregelen immers gekoppeld worden aan ecologische maatregelen die niet onmiddellijk met de visstand en de visserij zelf te maken hebben. Aan het *visstandsbeheer* zal steeds meer *ecosysteembeheer* gekoppeld worden. Het Nederlandse Visserijnieuws die de (nog te verschijnen) tekst van Langstraat kon inkijken, zegt het zo: 'Om waar mogelijk in evenwicht met de natuur te opereren zou het gebruikte type vistuig in de komende eeuw er wel eens heel anders uit kunnen uitzien. Dat geldt met

N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

*Voor een vlugge bediening!**Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene**Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28*



name voor de boomkorkotters. De huidige boomkorvisserij is energie-intensief. Olie is de belangrijkste kostenpost op de exploitatierekening'.

SCHOTLAND →

Zeldzame vis

Dat de zee nog steeds geheimen bevat mag blijken uit volgende vangst. In oktober had een treiler voor de Schotse westkust een merkwaardig schepsel in de netten. Het werd door specialisten van de universiteiten van Hull, Plymouth en Newcastle geïdentificeerd als een *Oxynotus Paradoxus*, een soort primitieve haai. De wetenschappers hadden in hun loopbaan nooit eerder een specimen van deze soort gezien. De vis is ongeveer 75 cm lang en heeft grote ogen en twee neusgaten. Voorts heeft hij een zeer ruwe huid, twee grote vinnen met stekels, een kleine mond en scherpe tanden.

Omdat het dier leeft op diepten tot 720 m onder de zeespiegel, is het onmogelijk na te gaan of het al dan niet gaat om een zeldzame soort. Wel staat vast dat ze voorkomt bij de Britse westkust, Spanje en Zuid-Afrika.

BELGIE →

Proefdieren

In Belgische laboratoria werden er in 1994 officieel bijna een miljoen proefdieren gebruikt, 904.750 om precies te zijn. Het gaat hier wel slechts om een gedeelte van de gegevens, want een kwart van de laboratoria dienden nog geen jaarverslag voor 1994 in. Dat antwoordde minister van landbouw Karel Pinxten op een vraag van volksvertegenwoordiger Hugo Van Dienderen. Twee proefdieren op drie zijn ratten of muizen. Ook 230.028 vissen moesten eraan geloven, onder meer voor ecologische studies. De vissen komen hierdoor in de top-3 te staan, achter de muizen (400.403), maar voor de ratten (200.757).

FRANKRIJK →

Vishandelaars en koks

De chefkoks van twee van Parijs' beroemdste restaurants zijn door het Franse gerecht in beschuldiging gesteld wegens corruptie. De chefkoks worden ervan beschuldigd smeergeld te hebben aangenomen van een vishandelaar op de veiling van Rungis (Val-de-

Marne). Zij zouden maandelijks tussen de 6.000 en 18.000 BEF smeergeld hebben gekregen in ruil voor afname van zijn vis. De bedrijfsleider van Scotfish en de chefkoks van het ministerie van buitenlandse zaken werden eveneens in beschuldiging gesteld. Mogelijk volgen nog meer beschuldigingen.

JAPAN →

Walvissen: wetenschap?

Een Britse journalist dreigt miljoenen te moeten ophoesten aan het Japans Instituut voor Walvisonderzoek dat hem vervolgt omdat hij 'verboden' beelden van een walvisexpeditie uit 1993 verspreidde. Op de foto's is duidelijk te zien hoe geharpoeneerde walvissen een langzame dood sterven.

De journalist denkt niet dat hij in de eerste jaren nog naar Japan zal reizen, waar hij zes jaar woonde. De kans is trouwens groot dat de Japanners hem daarom in Londen juridisch zullen vervolgen.

Japan en Noorwegen zijn de enige twee landen die nog steeds op walvissen jagen. Commerciële walvisvangst werd

al in 1987 internationaal verboden, wetenschappelijke vangst — soms interessant voor de medische wetenschap — niet.

Volgens de Japanners gaat het daarbij (enige honderden per jaar) om het verzamelen van statistische gegevens, maar de realiteit leert dat het vlees van dit 'statisch materiaal' vooral op de Japanse markt terechtkomt en daar zeer duur wordt verkocht aan fijnproevers.

AUSTRALIE →

Walvissen logeren in hotel

Neen, dan kan je maar beter walvis in Australië zijn. Een hotel aan de Australische kust had op donderdag 11 januari zes ongewone gasten opgenomen: zes kleine walvissen. De walvissen, zo groot als een dolfin, werden gehuisvest in het zwembad van het hotel, nadat ze voor de tweede maal aan de kust waren gestrand. Een en ander gebeurde in afwachting dat de Australische dierenbescherming de walvissen terug in zee zette. Enige tijd zwemden de zeezoogdieren tussen de wildentoesiaste gasten.

CREVITS

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

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

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

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

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 63 jaar het geval.

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

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

Terugsturen naar HVB, H. Baelskaai 2, B - 8400 Oostende

Kust heeft de beste Belgische Mosselkok

Knokke Heist - Dominique Pille is geboren en getogen in Knokke-Heist en komt nu eens niet uit een familie die het al maakte in de horeca. Voor zichzelf wist hij nochtans zeer vlug dat de loopbaan van kok hem niet alleen veel arbeidsvreugde maar ook onvermoede kansen zou bezorgen. Zijn schoolse opleiding gebeurde in het SHTIO van Oostende. Praktische ervaring deed hij op in het restaurant 'Marmit' bij Gaelens in Knokke, en als steward van de commandant op de hoogzeemijnenveger *Bovesse*.

Vrij jong, 21 jaar, ziet hij zijn kans liggen wanneer Julien Willot, het restaurant 't *Kantientje*' in de Lippenslaan te Knokke verlaat. Dominique Pille neemt de zaak over en na elf jaar hard werken heeft hij er een trouw cliënteel opgebouwd. Kroon op het werk: de titel van 'Beste Mosselkok van België' dat het 'gastronomisch' blad *Ambiance* van televisiekok Etienne Cocquyt jaarlijks toekent. Pille kaapte de prijs weg met de bereiding van zijn 'hartige cassolette van mosselen en tuinkruiden onder een korstje'.

Wie dat winnende gerecht eens wil proeven wacht best niet te lang meer, want tegen het einde van maart sluit Dominique Pille, zoals ze dat ook in het mosseldorp Yerseke doen, het mosselseizoen af en krijgen kreeft, vis en vlees de volle aandacht van de chef-uitbater.

Opvallend — en zeker voor de Knokse Lippenslaan — is ook dat Dominique en zijn vrouw de (inhoud van de) menukaart betaalbaar houden. Naast de speciale mosselen- en kreeftenbereidingen is er een dagmenu en toont de kaart ook menu's vanaf 600 frank. De leuze van 't *kantientje* is en blijft: 'Eder-een is welkom... èn wij hebben iets te bieden'.

Jul De Vocht

Foto boven: De beste mosselkok van 1955 voor zijn restaurant te Knokke. (foto gw)



S.D.S.

SCHEEPSDIESEL SERVICE

N.V.

VISSERIJ *BINNENSCHEEPSV. *INDUSTRIE

- * Plaatsen, revisie, herstelling van **alle motoren**, dealer van **ABC - BAUDOUIN - PERKINS**.
- * Algemeen **onderhoud** van machinekamers.
- * Plaatsen van **keerkoppelingen** en **schroefassen**.
- service **Reintjes** koppelingen.
- * Waterpompen o.a. **Stork - Callens** ...
- * Compressoren o.a. **Ervor** ...
- * Verhuur van **electrogroepen**.
- * Opgieten van motoren met **Chockfast**.
- * Draai-, frees-, las-, brand- en leidingwerk.
- * Depannages : binnen- en buitenland.

BOOMKORSTRAAT 7/8 ZEEBRUGGE

tel. : **050/545178 - 050/550188**

fax. : 050/ 55.03.67

..... **semafoon 07/300.47.81**.....

(altijd bereikbaar)

VRAAG DE BEFAAMDE S.D.S. SERVICE