HVB 63

HET VISSERIJBLAD

63 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 3 - 1 maart 1996 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende I

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 D

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys
DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDACTEUR: Flor Vandekerckhove
REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor Vandekerckhove en Mar Cloy
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, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende.
Redactie, publiciteit en alle correspondentie: HVB, p/a Flor Vandekerckhove, Dorpstraat 121, B-8450 Bredene.
Tel 059/32 55 59 — fax 059 / 32 17 52
De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

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

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

Omslagfoto: Guido Walters

Betrokken partij

ONGETWIJFELD VERTONEN VISSERS particuliere trekjes die hen van Jan Modaal onderscheiden. Persoonlijk vermoed ik zelfs dat de visserij een *subcultuur* vormt (en zeker ooit gevormd heeft); een gemeenschap waarin op een aparte manier vorm gegeven wordt aan het leven. Als er *iets* is dat mij in de visserij houdt is het trouwens *dat*: hier zijn waardevolle dingen te vinden die je ergens anders niet of nauwelijks aantreft. Vermoed ik. Denk ik. Geloof ik. (*)
HVB is trouwens niets anders dan de zoektocht naar dat particuliere. Tegelijkertijd maakt het blad deel uit van dat bijzondere dat de visserij (waarschijnlijk wel) is. En de volgende zin kan moeilijk lijken of vergezocht, maar ze is belangrijk: *HVB is zelf een deel van datgene waarnaar het op zoek is.* Vandaar dat dit blad zich niet *boven* de visserij kan plaatsen. Als betrokken partij zit het er *midden* in. Verwacht van ons dus geen objectiviteit. **Wanneer de visserij in crisis is dan spreekt dit blad niet alleen over een crisis, dan *is* dit blad in crisis. Wanneer de visserij onder een leefbare grens valt dan wordt dat hier niet koel-wetenschappelijk genoteerd, dan wordt de huur niet meer betaald!**
De visserij: een subcultuur, maar geen eiland. Via ontelbare zichtbare en onzichtbare banden is de visserij met de rest van de maatschappij verbonden. Via evenveel kanalen legt de maatschappij haar wetten en gewoonten op aan de visserij. De heersende opvattingen in de maatschappij verstoppen — en schaden — het particuliere dat de visserij zo boeiend maakt. Zo komt het o.a. dat organisaties, instellingen en verenigingen die het socio-economische leven in de visserij regelen de mening toegedaan zijn dat niemand iets te maken heeft met hun 'inwendige keuken'. Zij zijn daarin niet anders dan alle andere burgerlijke instellingen. Zo vinden ook de kerk, het gerecht, de vakbonden, de chemische nijverheid, de politieke partijen... dat niemand zich in de keuken te *moeien* heeft. Zo komt het ook dat reders de mening toegedaan zijn dat zij de visserij *zijn*; dat niemand iets te maken heeft met hun bedrijfsvoering: geen concurrenten, geen vakbonden, geen consumenten ... en zeker geen journalisten! Daarin zijn zij niet anders dan andere bazen. Verder: wie dacht dat uitdrukkingen als 'het potje gedekt laten', 'het deksel op de beerput houden', 'business as usual' visserijtermen zijn, heeft het verkeerd voor. Wie denkt dat de *zwijgplicht* iets is dat typisch voor de maffia is, dwaalt. Bijvoorbeeld: erg is niet dat men een andere mening heeft, erg is dat men met die mening 'naar de pers gaat'. Bijvoorbeeld: erg is niet dat mijnheer vreemd gaat, erg is dat andere mensen dat te weten komen (**)... Burgerlijke moraal.
In die omstandigheden wordt journalistiek soms een kwestie van het opvangen van hetgeen gefluisterd wordt. In die omstandigheden kunnen de reacties van betrokkenen veelal teruggebracht worden tot hetgeen de vreemdgaande echtgenoot doet: ontkennen; koste wat het kost blijven ontkennen!

Flor Vandekerckhove

(*) Omdat dit alles zo onzeker is, heb ik trouwens contact opgenomen met wetenschapsmensen die verondersteld worden over zo'n zaken uitsluitsel te kunnen geven. Binnenkort wordt terzake een wetenschappelijk onderzoek gestart: vormt de visserij inderdaad een subcultuur of is dit een produkt van mijn ('k weet het: wel zeer grote) verbeelding.
(**) Dit editoriaal wordt geschreven op Valentijnsdag, vandaar wellicht het voorbeeld. Laat dat mijn bijdrage tot dit 'feest' zijn.

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge

— lage verzekeringspremies; franchise 150 bef per brutoton;
— volledige dekking van de risico's;
— soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
— 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 met de Vlaamse Vissersbond?

DE VLAAMSEVISSERSBOND, een nieuwe cooöperatieve producentenorganisatie, heeft zichzelf voorgesteld. Een vijftigtal belangstellenden woonden de informatievergadering in het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende bij. Onder het publiek bevond zich een twintigtal reders. Volgens de enen lag de opkomst daarmee boven de verwachtingen, anderen vonden het maar dunnetjes, ook al omdat de kustvissers niet opvallend sterk vertegenwoordigd waren.

Vast staat in elk geval dat de 'Vlaamse Vissersbond' bij notariële akte van 15 februari werd opgericht als coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid onder de benaming *'Producentenorganisatie Vlaamse Vissersbond'* (hiermee kan de nieuweling zich zowel als PVV afkorten, als met VVB, beide afkortingen die elders al andere ladingen gedekt hebben). Zetel en secretariaat zijn gevestigd op de H. Baelskaai 27 in Oostende.

De kustvissersechtparen van de O 211 en O 62, nl. Rudy Barbaix (voorzitter), Liliane Spiegelaere (penningmeester), Luc Bogaert (vice-voorzitter) en *la passionaria* Christa Vandromme (secretaris) zijn de eerste bestuurders van de bond. Statutair moet de raad van bestuur ten minste vier en maximaal zeven leden tellen.

De drijfveren van de initiatiefnemers zijn onze lezers voldoende bekend. De ontwikkeling van deze nieuwe bond werd door dit blad op de voet gevolgd. Zij willen zich opstellen als woordvoerders van de kustvissers (minstens een twintigtal vaartuigen) die - en dat is hun stelling - onvoldoende vertegenwoordigd zijn in de bestuursorganen van de Rederscentrale. De visie van de dissidente kustvissers hieromtrent las u in ons vorig nummer. De reactie van de Rederscentrale was dan weer te lezen in het langste editoriaal (?) uit het bestaan van het Informatieblad van deze organisatie. Om geen enkele nuance daarvan te laten verloren gaan werd deze tekst elders integraal overgenomen in dit HVB-nummer.

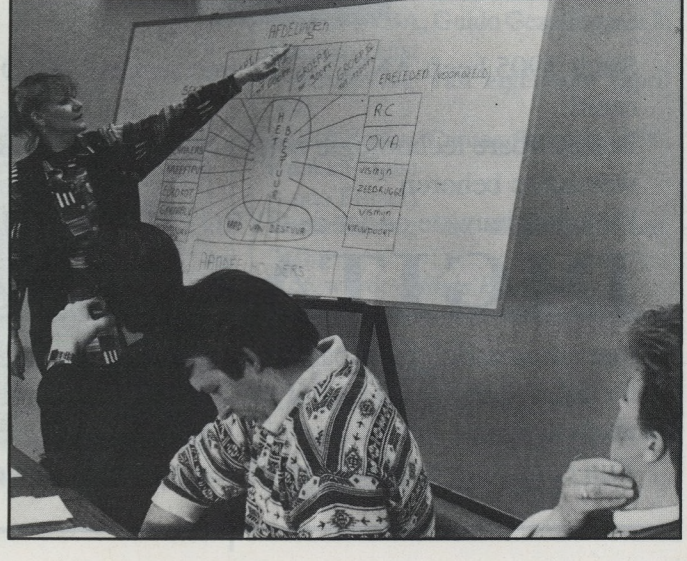
Statuten

De nieuwe bond wil uiteraard de belangen van haar leden behartigen o.m. *door initiatieven te nemen en te steunen die leiden tot een positieve bevordering van de visserijsector* , zo werd daar tijdens de voorstelling aan toegevoegd. De initiatiefnemers vonden het nodig daarvoor een nieuwe producententenorganisatie op te richten. Volgens voorzitter Barbaix is het niet normaal dat er bij ons slechts één producentenorganisatie bestaat (= monopolie) omdat alle visserijbelangen niet gelijklopend zijn. In de ons omringende landen zijn overal meerdere PO's (zeven in Nederland).

De nieuwe bond wil uiteindelijk een erkende producentenorganisatie worden. Daarom richten ze zich niet alleen tot de kustvissers, maar ook tot reders uit de andere segmenten van de visserij. Dat alles is niet onbelangrijk met het oog op de groepvorming die wellicht dit jaar nog tot stand komt.

Bij voldoende toetredingen zou de bond kunnen bestaan uit verschillende afdelingen en secties, geleid door evenveel afzonderlijke besturen. De afdelingen zouden er bijvoorbeeld o.a. kunnen komen op basis van pk-groepen (tot 300, tot 600, tot 900, tot 1200 pk). Een eerste sectie 'Lonen en boekhouding' is al gestart op 1 maart. Rudy Barbaix stuurt naar eigen zeggen niet aan op een breuk met de Rederscentrale. *'Zonder onze eigen identiteit prijs te geven willen wij op alle vlakken samenwerken met bestaande organisaties. Reders die toetreden tot de "Vlaamse Vissersbond" kunnen wat ons betreft ook lid blijven van de Rederscentrale'.* (gw)

Boven: Initiatiefnemers Rudy Barbaix, Luc Bogaert en hun echtgenotes Liliane Spiegelaere en Christa Vandromme deden hun initiatief uit de doeken voor een vijftigkoppig publiek. Onder Liliane Spiegelaere legt de werking en de mogelijkheden van de 'Vlaamse Vissersbond' uit aan de hand van een zeer ruim opgevat organigram. (foto's gw)

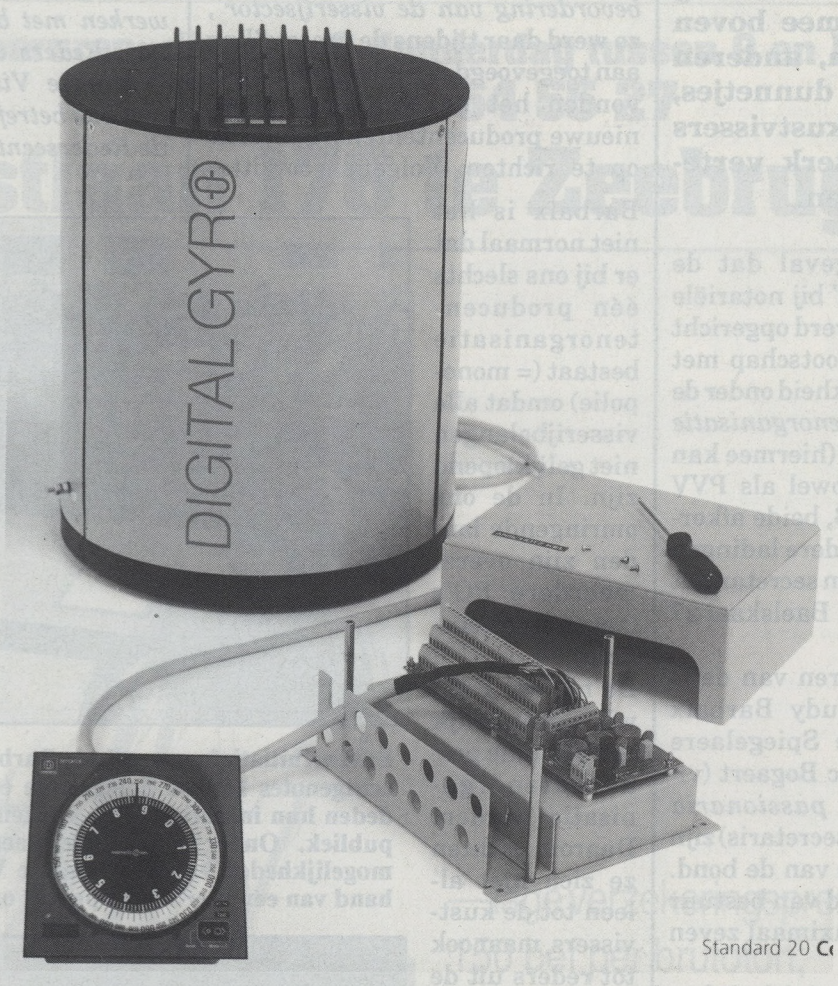


AMRC N.V.

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

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

Kwaliteit en service steeds verzekerd!



Sinds 1905 heeft ANSCHÜTZ met succes GYRO COMPASS SYSTEMEN ontworpen en geproduceerd.
Betrouwbare technologie zorgt ervoor dat de ANSCHÜTZ SENSOR systemen bij de absolute wereldtop behoren.
De aalernieuwste onder de GYRO COMPASSEN is de

DIGITAL STANDARD 20

met automatisch instelbaar koerstransmissiesysteem.
De STANDARD 20 COMPACT is een volwaardig GYRO COMPASS dat voldoet voor standaard toepassingen.
Zijn compacte behuizing biedt een werkelijk uitstekende prijs/kwaliteitverhouding.

Drie vaartuigen in één jaar gezonken

0.66 L'Ebauche gezonken, bemanning veilig thuis

DE VISSERIJGEMEENSCHAP HEEFT opnieuw een vaartuig verloren, maar de scheepsramp eiste geen slachtoffers onder de bemanning van de O.66 *L'Ebauche*. Preciese aanwijzingen over de oorzaak van het verlies zijn niet voorhanden. Het onderzoek zal dan ook gevoerd worden aan de hand van getuigenissen van de bemanningsleden.

Binnen een tijdspanne van één jaar gingen drie vissersvaartuigen in min of meer gelijkaardige omstandigheden verloren. Eén jaar geleden, 10 februari vorig jaar, zonk de plankenvisser N.45 *Herakles* van Michael Vandierendonck ten noordwesten van Den Helder. Op 19 mei ging de Nieuwpoortse kotter N.525 *Horizon* van Noël Dugardein verloren voor de Engelse oostkust. Op dinsdag 6 februari ging de O.66 *L'Ebauche* naar de zeebodem op een diepte van meer dan vijftig meter. Telkens kon de bemanning met het reddingsvloot ontkomen. In geen van de drie gevallen vormt het gezonken vaartuig een hindernis voor de scheepvaart waardoor ze ook niet worden gelicht.

Ontploffing

De O.66 was op 5 februari vertrokken uit het Ierse Waterford met een gedeeltelijk nieuwe bemanning onder leiding van eigenaar Jacky Vermote (33). Aan boord waren verder schipper Edwin Eneman (42), vader Daniël Vermote (54) en zijn 20-jarige zoon Stefaan. Het vaartuig moest herstellingen ondergaan en verkoos daarvoor de thuishaven. De terugweg ging over woelig water bij acht beaufort. Het vaartuig bevond zich ongeveer 35 mijl van St.-Ives (Land's End) toen er in de vroege morgen van 6 februari plots een ontploffing plaats greep, gevolgd door brand en rookontwikkeling in de machinekamer. Het vaartuig maakte gevaarlijke slagzij en onmiddellijk werd alarm geslagen, de bemanning verzameld en het reddingsvlot klaargemaakt omdat er vermoedelijk een gat geslagen was in de romp. Tijdens de evacuatie is Daniël Vermote nog gestruikeld waarbij hij een schouderontwrichting opliep. Het schip zonk snel en na een uur pikte een helikopter de schipbreukelingen op. In het hospitaal van Truro (Land's End) kregen de vissers de eerste zorgen en konden zij het thuisfront geruststellen. De opvarende kwamen 's anderendaags met een RMT-ferry terug in Oostende waar ze door de waterschout werden onderhoord.

De gezonken O 66 werd in 1984 gebouwd als Z 66 op de Oostendse scheepswerf Seghers.

Drie jaar

De O.66 is een van de laatste vaartuigen die Scheepswerf Seghers bouwde. Nadien volgden nog de O.124 *Fighter*, de O.154 *Wilmar* en de Z.98 *Op Hoop van Zegen*. Drie jaar geleden, eind 1992 werd de vennootschap Kamaja Rederij NV opgericht door Jacky Vermote, Mady Hiele en Vermote BVBA (eigenaar van de O.518 *La Farouche*) met het oog op de aankoop van de Z.66 die omgedoopt werd tot O.66 *L'Ebauche*.
Vorig jaar liep de O.66 nog behoorlijke plaatschade op toen het vaartuig in de Ierse Zee op de stenen liep. De schade aan bakboord-voorzijde onder de waterlijn werd bij Metz in Urk hersteld. (gw)

Van Z.66 naar O.66

De boomkortreiler O.66 is afkomstig van de scheepswerf Seghers in Oostende. Het vaartuig werd gebouwd voor rekening van de PVBA Rederij Nelson (Depaepe-Vlietinck) uit Knokke-Heist en als Z.66 in september 1984 te water gelaten en officieel in bedrijf genomen in februari 1985 Zeebrief 1.3.85).
* Bouw: scheepswerf Seghers, Oostende.
* Opdrachtgever: PVBA Rederij Nelson, Nicolas Mengélaan 11, Knokke-Heist
* Tewaterlating: september '84, doop: februari '85, zeebrief: 1 maart 1985
* L.O.A.: 30,43 m., Breedte op spant: 7,80 m
* Motor: ABC, Vermogen: 900 pk (bij 750 toeren)
Tonnemaat: 224 Bt, 67 Nt.
Adresverandering (dec. '85):
Nelson PVBA, Vismijnstraat 24, Zeebrugge
Nelson PVBA, Guido Gezellestraat 2, Knokke-Heist
Verandering van eigendom (april '89):
BVBA Rederij Carnas, Pannestraat 96, Knokke-Heist
(Ludo Flitser)
Verandering van eigendom (dec. '92):
Z.66 wordt O.66 L'Ebauche
Kamaja Rederij NV, Vingerlingstraat 28, Oostende
(Jacky Vermote)
Adresverandering (okt. '94):
Kamaja Rederij NV, Bloemenstraat 41, Koksijde
Gezonken: 6 februari 1996

N 3, N 52, O 231 en O 333 in de problemen

VIER VISSERSVAARTUIGEN GERAAKTEN de voorbije weken in de problemen op het Kanaal en in de Noordzee. Telkens moesten de bemanningen optormen tegen een zware zee. De N 3 *Patrick* maakte water in het Engels Kanaal en ook de O 333 *Marco* moest op sleeptouw. Een paar dagen later kreeg de N 52 *Seahunter* af te rekenen met water in de machinekamer tijdens de visserij ter hoogte van Dungenness (Folkestone). De O.231 moest de visserij in Deense wateren staken nadat een van de bokken doorbrak.

Zondagmorgen 11 februari, 10 mijl ten zuiden van het schiereiland Portland, liep de machinekamer van de N 3 onder water. Schipper-reder Jean Verleene riep assistentie op in Weymouth en in afwachting hield de bemanning het vaartuig met pompen drijvende. De hulpverleners sprongen bij met zwaarder materiaal waardoor het in Nieuwpoort geregistreerde vaartuig, maar vaste klant in Oostende, in het nabijgelegen Weymouth kon binnenlopen. Duikers vonden een open lasnaad ter hoogte van het visruim. Voor herstelling moest de N 3 op de slipway.

Dezelfde morgen kreeg ook de O 333 *Marco* van de gelijknamige rederij uit Knokke-Heist in het Kanaal met problemen af te rekenen. Het vaartuig werd op sleeptouw genomen door de O 51 *Stormvogel*. Het was uiteindelijk de *Zeehond* die het schip veilig naar Zeebrugge bracht waar de O 333 zijn vangst nog kon verkopen.

De N 52 *Seahunter* van de rederij Jami uit Oostende kreeg dinsdag 20 februari motorproblemen door water in de machinekamer tijdens de visserij op het Kanaal. De Oostendse kotter O 187 *St.-Antonius* kwam ter hulp en bracht de N 52 in de buurt van de Belgische kustwateren. Daar nam de staatssleepboot *Zeehond* de sleep over en bracht het vaartuig naar Oostende Tenslotte was er nog de O 231 *St.-Carolus* die de visserij in Deense wateren moest staken nadat een van de bokken doorbrak. Het euvel was wellicht te wijten aan de woelige omstandigheden waarin de vissers moesten werken. (gw)

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

JANUARI 1996

Verandering van eigendom: ¤ Z.30 EOS, eigendom NV Rederij Nathalie, Heistlaan 315, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.00.86. Zeebrief: 3.1.96.

Inbouw nieuwe motor: ¤ Z.55 GOEDE HOOP, eigendom Huibrecht Deman, Roompot 4, 8301 Knokke-Heist. Motor Cummins 221 kW-300 pk, bouwjaar 1995. Zeebrief: 4.1.96.

Verandering tonnemaat en lengte: ¤ O.190 RENILDE, eigendom Lucien Desmit, Langestraat 108, 8400 Oostende. L.o.a. 21,20 m. - Gt. 54* - Nt. 16. Zeebrief: 5.1.96.

Adresverandering: ¤ Z.196 ZEEDUIVEL, eigendom De Golfbreker BVBA, Doggerstraat 20, 8380 Zeebrugge-Brugge 5.

Geschrapt: ¤ Z.28 ANN, eigendom Desmidt-Vanhove, H. Lybaertstraat 25, 8301 Knokke-Heist.

Nieuw vaartuig: ¤ Z.28 Annie-B, eigendom Deo Volente BVBA, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27. Roepnaam: OPBB; registratienummer 17.797; l.o.a. 23,90 m.; Gt. 82* - Nt. 24; bouwjaar 1985 - werf 64 (Holland Launch BV, Zaandam, Nl.)- staal - motor Mitsubishi - kW 220-pk 299, bouwjaar 1994 - boomkorvisserij.. Zeebrief: 18.1.96.

Visbedrijven laten beslag leggen op schilderijen

De Groepering der Visnijverheid, onder voorzitterschap van mevrouw Mia Pieters-Op de Beeck, heeft beslag laten leggen op 24 schilderijen die eigendom zijn van de Belgische Staat. De Staat is de twaalf bedrijven (o.a. Pieters Visbedrijf) die lid zijn van de groepering 35 miljoen frank verschuldigd voor onrechtmatig geïnde keuringsrechten.

Het verhaal begint bij het opleggen van keuringsrechten voor ingevoerde vis in 1977. Enkele jaren later (1981) kwam het Europees Hof van Justititie tot het besluit dat deze keuringsrechten indruisten tegen het beginsel van het vrije verkeer van goederen. Na een aanpassing van de wet werden de keuringsrechten gewoon verder gevorderd. De wetgeving werd opnieuw getorpedeerd door het Hof van Beroep (1987) en het Hof van Cassatie (1989). Intussen waren de keuringsrechten sinds 1987 afgeschaft, maar de staat ging niet over tot de terugbetaling van de onrechtmatig geïnde sommen. Op 9 februari 1995 veroordeelde het Hof van Beroep in Brussel de Belgische Staat opnieuw tot terugbetaling van de rechten, maar de Staat riep de verjaring in van de bedragen die in de beginjaren werden betaald. Uiteindelijk bleef er nog steeds 35 miljoen te betalen, een som die in september vorig jaar zou vereffend worden. Dat gebeurde niet en de administratie stelde terugbetaling in september dit jaar voor. Omdat er geen enkele garantie is dat de betaling ook effectief plaatsgrijpt maakte de groepering gebruik van de recente wetswijziging in het beslagrecht (1994) waarbij personen en bedrijven over de mogelijkheid beschikken om beslag te laten leggen op staatseigendommen. Om de Staat tot terugbetaling te dwingen liet de groepering beslag aantekenen op 22 schilderijen uit de reservecollektie van de Koninklijk Museum voor Schone Kunsten in Brussel en twee werken die het kabinet van premier Dehaene sieren. Indien de staat binnen de maand niet betaalt kunnen de kunstwerken openbaar worden verkocht.

Nederlands vervangingsvaartuig voor Z 28 wordt verkocht aan . . . Nederlander

DE Z 28 'Ann' is (was) met bouwjaar 1932 het op één na oudste vaartuig van de Belgische vissersvloot. Gebruik makend van de uitzonderingsregeling voor garnaalvaartuigen (MB 16.12.94) kon dit schip vervangen worden door een ingevoerd vaartuig. Een aanvraag om de Z 28 (120 pk) te vervangen door een veel jonger vaartuig uit Scheveningen, weliswaar met 300 pk motorvermogen, werd door de bevoegde minister getekend. Verbazing alom echter toen bekend werd dat de eigenaar zijn bedrijf kort nadien verkocht aan een Nederlander die zodoende zonder veel omhaal 180 pk's uit de Belgische reserve in de wacht sleepte.

De Z 28 'Ann' is het gewezen Scheldevaartuig BOU 28 dat in november '93 overgeheveld werd naar de zeevisserijvloot. Eigenaar BVBA Solea uit Knokke-Heist liet het vaartuig in januari '94 over aan de reder Desmidt-Van Hove eveneens uit Heist, zoon van de gewezen Heistse reder André Desmidt, destijds eigenaar van de houten Z 201 'Marie-Madeleine' (geschrapt 25.10.'89).

Het ingevoerde Scheveningse vaartuig SCH 25 voldeed aan alle criteria om de oude Z 28 te vervangen. Het is een stalen schip met l.o.a. tussen de 18 en 24 meter, het staat al vijf jaar op de garnaallijst, beschikt over een gekoeld visruim, een garnaalverwerkingsinstallatie en een -transportband. In juli vorig jaar bracht de administratie van Landbouw (Dienst voor de Zeevisserij) terzake een gunstig advies uit. Het probleem van het pk-verschil werd opgelost door te putten uit het kleine overschot dat er momenteel is. In januari werd het dossier afgerond met de handtekening van voogdijminister Pinxten.

Grote consternatie toen een paar weken later aan het licht kwam dat de nieuwe Z 28 al in Nederlandse handen gekomen was en de Vlaamse bemanning niet meer van doen had. De mensen van de Rederscentrale en de ambtenaren zeggen zich hierin duidelijk bekocht te voelen. (gw)

Vloot van 150 vaartuigen

De Belgische zeevisserijvloot telde per 1 januari 1996 precies 150 vaartuigen of 16 eenheden minder dan een jaar voordien. In de loop van 1995 werden zeventien vaartuigen geschrapt en kwam slechts één nieuwe eenheid in bedrijf. Volgens de indeling op basis van de registratie van de vaartuigen verdwenen 5 vaartuigen te Oostende, 10 te Zeebrugge en 1 te Nieuwpoort. Het totale motorvermogen (pk) verminderde met 5 procent en de tonnemaat met 6 procent.

Aantal	**96**	**95**	**94**	**93**	**92**	**91**	**90**
Oostende	42	47	45	48	57	57	60
Zeebrugge	83	93	93	103	110	106	106
Blankenberge	2	2	2	2	2	2	2
Nieuwpoort	23	24	22	23	30	33	34
Andere	0	0	8	6	6	3	3
Totaal	150	166	170	182	205	201	205

Mot.vermogen	**vloot 1996**	**% tot.**	**vloot 1995**	**% tot.**	**vloot 1994**	**% tot.**
Oostende	19.761	22	21.321	23	19.985	21
Zeebrugge	59.703	67	62.588	67	63.598	67
Blankenberge	600	1	600	1	600	1
Nieuwpoort	8.632	10	8.967	9	7.768	8
Andere	0	0	0	0	3.079	3
TOTAAL	88.696	100	93.476	100	95.030	100

TONNEMAAT	**vloot 1996**	**% tot.**	**vloot 1995**	**% tot.**	**vloot 1994**	**% tot.**
Oostende	4.647	20	5.244	22	4.659	19
Zeebrugge	15.991	71	16.802	69	16.650	69
Blankenberge	153	1	153	1	153	1
Nieuwpoort	1.877	8	1.975	8	1.699	7
Andere	0	0	0	0	995	4
TOTAAL	22.668	100	24.174	100	24.156	100

JOOREN
SCHEEPSSCHROEVEN B.V.
REPARATIES VAN ALLE SOORTEN SCHROEVEN
LEVERING NIEUWE SCHROEVEN
Sinds 1959
Papendrechtsestraat 2a
3313 CT DORDRECHT
NEDERLAND
Tel 00 31 78 6133831
Fax 00 31 78 6311795

Belangrijkste wijzigingen vlootgegeven in 1995

O.9	Stern	Geschrapt 30.01.95
O.49	Steve	Verandering van eigendom
		Geschrapt 27.02.95
O.64	Black-Jack	Verandering van eigendom
		Vernummerd tot N.64 Black-Jack
O.129	Amandine	Geschrapt 06.04.95
O.192	Lydie-Madeleine	Geschrapt 26.01.95
O.319	Zeldenrust	Verandering van eigendom
		Vernummerd tot Z.319 Avontuur
O.481	Judith	Geschrapt 23.01.95
Z.5	Drakkar	Geschrapt 30.06.95
Z.12	Sabrina	Verandering van eigendom
		Vernummerd tot N.12 Arthur
Z.15	Stephanie	Verandering van eigendom
		Vernummerd tot O.15 Zilvermeeuw
Z.45	Herakles	Geschrapt 10.02.95
Z.69	Atalantis	Nieuw vaartuig, zeebrief 04.07.95
Z.72	Aquarius	Geschrapt 17.01.95
Z.79	Thorn	Verandering van eigendom
Z.97	Jeanne	Verandering van eigendom
Z.114	Zeeëngel	Geschrapt 16.01.95
Z.127	Brandaris	Geschrapt 24.01.95
Z.128	Rembrandt	Geschrapt 31.01.95
Z.201	Adriana-Maria	Geschrapt 13.01.95
		Vernummerd tot SK.18 (Duitsland)
Z.207	Verwachting	Verandering van eigendom
Z.232	Stormboy	Geschrapt 25.01.95
Z.324	Wielingen	Geschrapt 26.01.95
Z.509	Telstar	Geschrapt 26.01.95
N.22	Zeester	Verandering van eigendom
N.525	Golfbreker	Geschrapt 04.05.95
N.700	Alex	Verandering van eidendom
		Vernummerd tot O.700 BI-TI-SI
N.736	Lucky	Verandering van eigendom
		Geschrapt 12.05.95

31% Belgische aanvoer in buitenland

In plaats van te verminderen neemt de aanvoer van onder Belgische vlag gevangen vis in buitenlandse havens nog toe. Volgens de eerste beschikbare cijfers werd 31% van het aanvoergewicht in vreemde veilingen aan de man gebracht, tegenover 29% in 1994 en '93. Het aandeel van de buitenlandse verkopen bedroeg 28% van de besommingen tegenover 26% de vorige jaren.

Deze (voorlopige) cijfers leren dat onze vloot op een totale aanvoer van circa 30.000 ton maar liefst 9.400 ton in het buitenland aanlandde, grotendeels in Nederlandse veilingen (8.000 ton?). Deze vangsten vertegenwoordigen een omzet van 800 miljoen frank op een totale opbrengst van ongeveer 2,9 miljard frank.

Belgische vaartuigen verkopen buiten Nederland ook in Denemarken en Engeland. Eén vaartuig verkocht vorig jaar regelmatig in Boulogne. (gw)

FAX — FAX — FAX — FAX — FAX

* Vrijdag 2 februari kreeg Colijnsplaat 23 garnaalaanvoerders aan de markt of meer vaartuigen dan de totale Belgische garnaalvloot telt. Het aanbod bleef beperkt tot 9.000 kg. Het Belgische vaartuig Z 568 'Venus' kreeg de hoogste kiloprijs (8,11 gulden) voor zijn vangst. Woensdag 31 januari had de Z 403 'Stern' de beste prijs (10,07 gulden) gekregen. Dit toont aan dat naargelang de weersomstandigheden de dagprijs ook in de belangrijkse Nederlandse garnaalhaven schommelingen vertoont. De totale weekaanvoer, afkomstig van 39 vaartuigen, bedroeg 22.000 kg die tegen een gemiddelde prijs van 8,90 gulden van de hand gingen.

* Eveneens vrijdag 2 februari gingen de kopers in de vismijn van Urk in staking uit protest tegen de verhoging van de kistenhuurprijs. De verhoging kwam neer op een verdubbeling van de prijs die reeds sinds 1982 gold. De verkoop werd pas hervat nadat de vismijndirectie de tariefwijziging opschortte en overleg beloofde met de Vereniging van Visgroothandelaars.

* Stellendam onderzoekt de mogelijk om tijdens periodes van grote aanvoer voortaan ook op donderdag te veilen in de gemeentelijke visafslag van Goedereede. Op een eerder gehouden donderdagmarkt werden goede prijzen gehaald. De veiling zou wel later starten om de vissers zo lang mogelijk te laten vissen.

* Volgens de overeenkomst met de EuropeseUnie kunnen de Spaanse en Portugese vissers kunnen vanaf maart hun netten weerneerlaten in de Marokkaanse wateren.

SKB - Life Saving Equipment nv

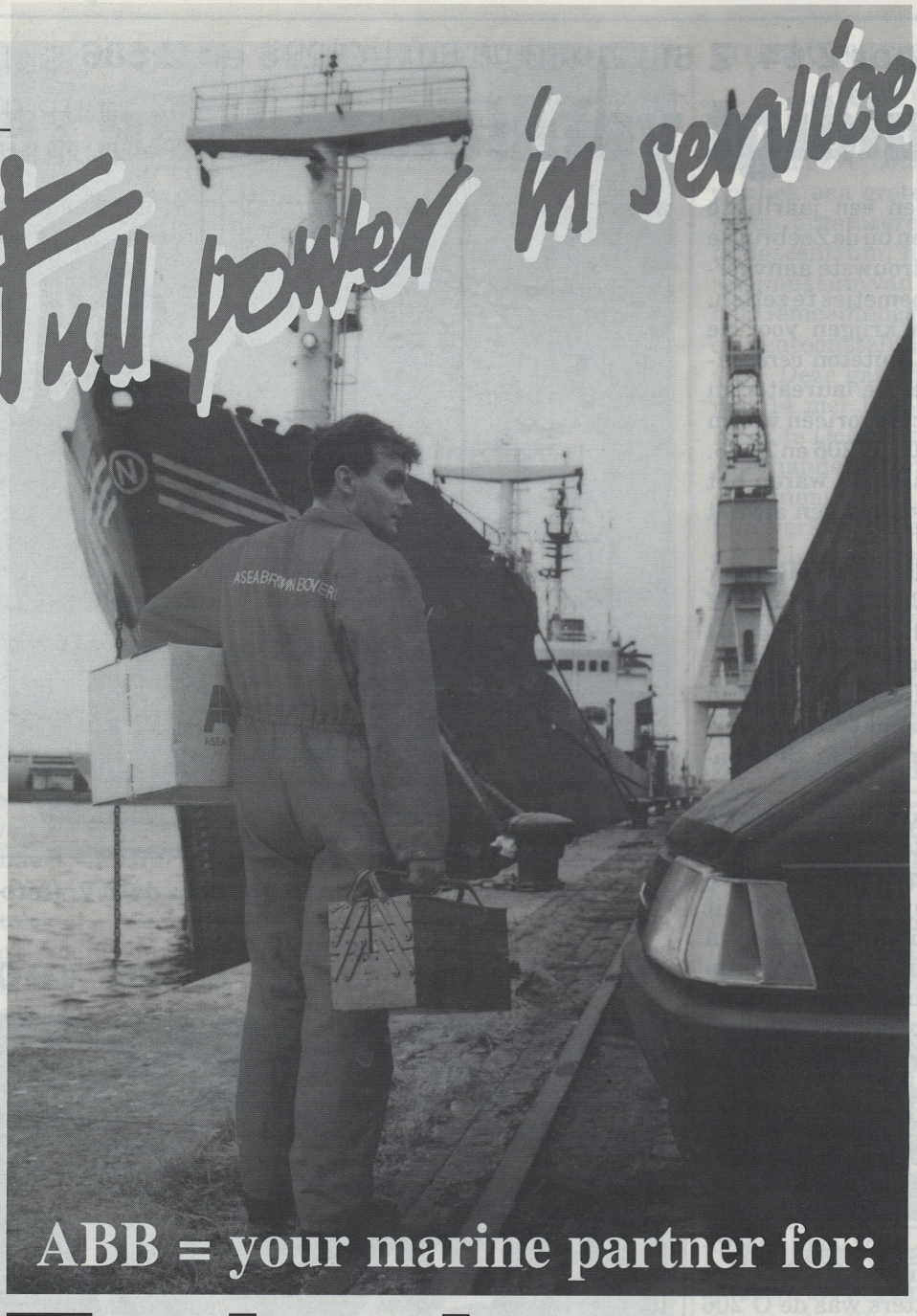
Maatschappelijke zetel:
Royerssluiskaai 48
B - 2030 Antwerpen
Tel.: 03 / 231 36 48
Fax: 03 / 231 57 65

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

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

— Erkend servicestation —

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



Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

24h/24 - 7 days/7

Alycad - Antwerpen

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

ABB
ASEA BROWN BOVERI

Trofeeën voor Z 54, Z 69, Z 483, Z 501, O 206 en Z 586

ZV huldigt verdienstelijke reders

Het is ondertussen een jaarlijkse gewoonte geworden bij de Zeebrugse Visveiling om de trouwste aanvoerders even in de bloemetjes te zetten. De beste klanten krijgen voor de zevende keer het epiteton *verdienstelijke reder* mee. De laureaten in de verschillende categorieën waren de Z 54, Z 583, Z 501, O 206 en Z 586. Op de garnaalvisser na waren het precies dezelfde vaartuigen als het jaar voordien.

Reder Gilbert Derudder, eigenaar van de Z 54 *De Bounty* (en de GY 154 *The Bounty*), haalde met de Z 54 een brutobesomming van 47 miljoen de beste individuele omzet in Zeebrugge. De boomkortreiler verkocht dertig keer in zijn thuishaven.

De beste aanvoerder in de categorie +300 pk en minder dan 200bt was de Z 483 *Carolina* van de rederij Nathalie (Danny Vlietinck) uit Knokke-Heist. 25 aanlandingen in Zeebrugge waren goed voor een brutobesoming van 33 miljoen frank.

In de categorie boomkorvaartuigen tot 300 pk en minder dan 200 bt (eurokotters) ging de eer naar de Z 501 *Asterias* van de rederij Sabrina (Maurice Coppejans en schipper Patrick Welvaert) uit Knokke-Heist. De eurokotter verkocht 22 keer in Zeebrugge, goed voor een besomming van 12,5 miljoen frank.

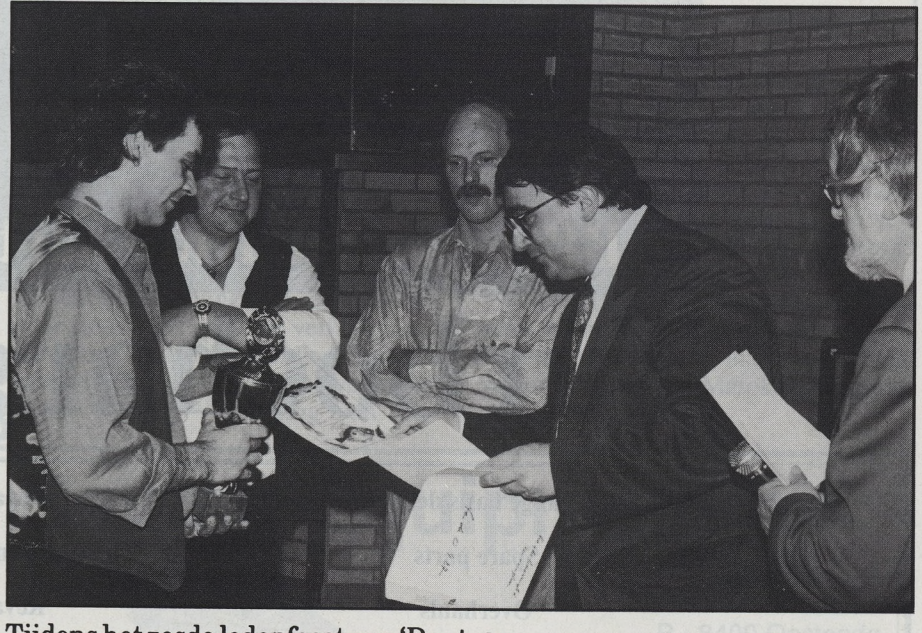
Bij de kreefteputters was de O 206 *Krisjean-Henson* van de Zeebrugse rederij Deckmyn & Lambrecht opnieuw de nummer één met een omzet van 16,7 miljoen frank.

Bij garnaalvaartuigen kwam de Z 586 *Mermaid* van rederij Rachel Bossier & kinderen (Blankenberge) als eerste uit de bus. Het garnaalschip was zowat om de twee dagen aan de markt (177 aanlandingen) en besomde 8,3 miljoen frank.

De trofee voor de grootste stijger ging naar de nieuwe Z 69 *Atlantis* (Bart Schiltz & Remie Carton). Het vaartuig had er amper een half jaar aktiviteit opzitten. De vangst werd 24 keer geveild door de ZV, goed voor een totale besomming van 28,5 miljoen frank.

Schiltz en Carton, grootste stijgers in de Z.V. (foto gw)

Goud voor O 62, zilver voor O 427



Tijdens het zesde ledenfeest van 'De Vrienden van het Noordzee-aquarium Oostende', dat doorging in het stedelijk openluchtcentrum Duin en Zee werden de trofeeën en erecertificaten uitgereikt aan schippers en bemanningen die tijdens het voorbije jaar regelmatig zeebiologisch materiaal bezorgden aan dit aquarium.

Het bestuur van de vereniging kende de 'Gouden Vis 1995' toe aan de O 62 Dini van schipper-reder Luc Bogaert en bemanning Marcel Rau en Patrick Vercnocke. Zij mochten de trofee in ontvangst nemen uit de handen van schepen Miroir (foto). De 'Zilveren Vis 1995' ging naar de ☞

O.427 Marjon van schipper-reder Achiel Huyghebaert en zijn bemanning Jean-Pierre Duyck en Stefaan Pots (foto).
Voorzitter Robert Coelus maakte bekend dat vorig jaar niet minder dan 28 vaartuigen levend materiaal, visvoer en op zee gevonden voorwerpen afstonden ter verrijking van het aquarium. Vooral de laatste maanden van het jaar waren bijzonder goed. In drie maanden tijd mocht het aquarium meer dan 500 vissen in ontvangst nemen. De vaartuigen zijn: O.20, O.23, O.29, Z.41, O.62, O.64, B.65, Z.92, O.100, O.101, O.110, Z.123, O.148, O.152, O.154, Z.185, O.187, O.190, O.191, O.192, O.211, O.274, Z.296, O.316, O.427, O.430, O.455 en O.536. Uit erkentelijkheid mochten vertegenwoordigers van al deze vaartuigen een getuigschrift in ontvangst nemen. (foto's gw)

Failliet

▫ **Visgroothandel Paauwe Willem,** Dorp West 24, Antwerpen, groothandel in vis en andere visserijprodukten. Failliet verklaard op 18 januari 1996.

▫ **Gevaert NV,** Tijdokstraat 12-14 Zeebrugge, groothandel in vereffening, diepvriescentrale en schaaldieren. Failliet verklaard op 1 februari 1996. Het bedrijf stelde 13 mensen te werk en haalde een jaaromzet van 209 miljoen frank.

Uit het Staatsblad

▫ In het BS van 8 februari 1996 verscheen het besluit van de Vlaamse regering van 20 december 1995, houdende de stopzetting van de opdracht tot scheepsbouwsteunverlening door de NV Gimvindus.

Op 5 maart overleed André Pots (°21.08.1942), 1ste meester-chef bij de Zeemacht. De overledene is zoon van Albert Pots, de visser-stuurman die op 12.12.1949 aan boord van de H 77 'Gilda' aan zijn einde kwam toen dat schip ten zuiden van Ierland verging.

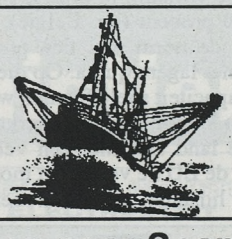
We werden ook op de hoogte gebracht van het overlijden van Gustaaf Broidioi op 13 februari. Gustaaf Broidioi (°22.05.1910) was stiefvader van motorist René Pots van het Belgische oud-lichtschip West-Hinder.

OOSTDUINKERKE

Zicht op zee

Om de wereld van de zee en alles wat ermee verbonden is bij het ruime publiek een grotere bekendheid te geven, organiseren het Unesco-Vormingscentrum, het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke en het Gemeentebestuur van Koksijde de tentoonstelling-beurs 'Zicht op zee'. Deze gaat door van 11 tot en met 14 mei 1996 in de zaal 'Witte Burg' te Oostduinkerke (Koksijde). Allerhande instanties, organisaties, ondernemingen, verenigingen die hun werking geheel of ten dele op de zee richten werden uitgenodigd om aan 'Zicht op zee' mee te werken. Ze kunnen hiertoe een infostand of een kleine tentoonstelling opstellen.
Dit alles moet de bezoekers toelaten om kennis te maken met de talrijke aspecten die met de wereld van de zee verband houden.

Te koop
SKANTIMF/HF
TRP7200
*** in zeer goede staat**
*** gunstige prijs**
tel. 059/32.17.23



Britten naar Spanje?

Vissers uit het Engelse graafschap Cornwall willen zich in het buitenland laten registreren omdat zij onvoldoende gehoor vinden bij de Engelse overheid. Het gaat om een vijftigtal eigenaars die ontevreden zijn over het uitblijven van steunmaatregelen voor de modernisering van de vloot. Zij denken er dan ook ernstig over na om hun vaartuigen in te schrijven in Ierse, Franse en zelfs Spaanse havens. Als ze hun dreiging ten uitvoer brengen komt er een vervlagging in omgekeerde richting in beweging. Het is niet duidelijk of er onder de misnoegden ook eigenaars zitten van Nederlandse en Spaanse vaartuigen die zich de voorbije jaren onder de Engelse vlag liet registreren.

EU-hoorzitting in Oostende

'Minumum vitalis' vloot in stand houden

OP 7 FEBRUARI leidde Frank Reinders, *administrateur principal* van het 4de directoriaat (visserij) van de Europese Commissie (EC), een hoorzitting in Oostende. Dergelijke *hearings* worden op een 30-tal plaatsen in Europa gehouden. Hiermee wil de EC haar oor te luisteren leggen bij de bedrijfssectoren. Voor de visserij gebeurt dit met het oog op de voorbereiding van de volgende meerjarige oriëntatieplannen (mop's).

Eind april moet Reinders een oriënterend rapport voorleggen bij de raad van ministers. Daarna volgt de behandeling door de EC die het nieuwe mop in de tweede helft van het jaar moet uitwerken. Naast het syntheserapport van de 30 hoorzittingen wordt ook rekening gehouden met de rapporten van de lidstaten, de verslagen van de werkgroep van visserijbiologen en aanbevelingen van een expertengroep.

Reinders vertrok met de duidelijke boodschap dat de omvang van de Belgische zeevisserijvloot niet onder het *minimum vitalis* mag wegkwijnen. Daarmee wordt de omvang in 1993 bedoeld. Intussen is de kleinste vloot van de Europese Unie echter wel verder gekrompen.

Manu Desutter (BRCV) stelde de (retorische) vraag of ons land niet moet worden beloond voor de rigoureuze nalevingen van de regelgeving. In andere lidstaten is de controle een schijntje en sommige landen (bv Griekenland) komen er openlijk voor uit dat zij de quota aan hun laars lappen. Reder **Willy Versluys** suggereerde een quotaverdeling op basis van de mop-vlootnorm. Wie volledig in orde is met de norm krijgt 100 procent (bv. België), overschrijding van de norm met tien procent wordt bestraft met lagere quota. Op die manier zal de overcapaciteit snel afnemen was zijn stelling. **Ivan Victor** (ABVV) merkte op dat wij het enige land zijn met een veilplicht. Hij vindt dat de EU de veilplicht moet opleggen aan alle lidstaten waardoor een degelijke controle op de vangsten mogelijk wordt. **Michel Claeys** (ACV) verzette zich tegen de verdere afbouw van de vloot die ook de nevensectoren hard treft. Er zijn nauwelijks nog scheepswerven die herstellingen kunnen uitvoeren waardoor steeds meer naar het buitenland (Nederland) wordt uitgeweken. **Luc Maertens** (Dienst voor Zeevisserij) bracht ook de verkoop van circa dertig procent onder Belgische vlag gevangen vis in het buitenland (hoofdzakelijk Nederland) ter sprake die de trek naar vreemde scheepsherstelbedrijven (Nederlandse) in de hand werkt. Ook zou de EU de steunpercentages voor nieuwbouw moeten loskoppelen van de plafonds (d.i. de basiskostprijs in de goedkoopste lidstaat)

Freddy Pollet (ZV) liet opmerken dat de tewerkstelling in de Vlaamse visveilingen voortdurend vermindert. Hij wees ook op de moeilijke positie van veilingen die zwaar investeerden in sanitaire aanpassingen, terwijl de grootste visveilingen in Europa terzake nog nergens staan. Moet de modernste (privé-)veiling van Europa het straks misschien laten afweten omdat ze niet met gelijke middelen kan concurreren tegen overheidsbedrijven die hun verliezen afschuiven op de gemeenschap? Er is nood aan nationale en internationale samenwerking. Ook daar moet de EU oog voor hebben. Visgroothandelaar **André Gryson** merkte op dat men niet alles oplost door meer te controleren. De randvoorwaarden moeten aanwezig zijn om de vishandel renderend te laten werken. De minimumprijzen zijn niet in alle lidstaten dezelfde en liggen in sommige landen dermate laag dat handelaars bewerkte en verpakte vis kunnen leveren tegen een prijs die onder onze vismijnprijs ligt.

De EU-ambtenaar, niet eens vergezeld van een secretaresse, nam vlijtig nota van de deze en andere opmerkingen. Afwachten hoe hij zijn huiswerk zal maken na zijn tournee langs de verschillende Europese vissershavens. (gw)

Voor de hoorzitting in het Rijkstation voor Zeevisserij daagden een zestigtal geïntresseerden op uit alle geledingen van de vissector. Op de voorgrond EU-administrateur Frank Reinders. (foto gw)

EUROPA IN 1995

Spaanse vloot de grootste

De Europese visserijvloot is voor 73% samengesteld uit vaartuigen van minder dan tien meter. Slechts vier vaartuigen op honderd meten meer dan 24 meter en daarvan vist één derde onder Spaanse vlag. De Spaanse visserijvloot is dan ook de grootste visserijnatie van de Europese Unie. De Belgische vloot is de kleinste. Ze vertegenwoordigt maar één procent van de tonnemaat en het motorvermogen. (gw)

Afspraken over visserij in de Golf van Biscaje

Onze visserij beschikt over een bescheiden tongquotum van 390 ton in de Golf van Biscaje (VIIIa,b). Het initieel quotum bedroeg 75 ton, vermeerderd met 315 ton Nederlandse tong geruild voor 6.300 ton haring.

Zowat veertig grote vaartuigen zijn geïnteresseerd in dit quotum waardoor de toegelaten vangsthoeveelheid binnen de kortste keren zou opgevist zijn zoals vorig jaar het geval was.

De Rederscentrale nam het initiatief om afspraken te maken met de reders van de betrokken boomkorvaartuigen. Het quotum wordt verdeeld in verhouding tot het vermogen van de vaartuigen. Een aantal vaartuigen gaat in februari naar de Golf, de andere in juni. Voor de meeste zal er niet meer dan één dubbele reis naar de Golf inzitten.

Nieuwpoort hoofdstad verse vis

Als het op dagverse vis aankomt, dan spant Nieuwpoort nog steeds de kroon. De vzw Academie voor Streekgebonden Gastronomie, op culinaire studiedag in Nieuwpoort, heeft het IJzerstadje zaterdag 3 februari een nieuwe eretitel bezorgd: hoofdstad van de verse vis.

Volgens de nieuwe officiële lijst telt de Nieuwpoortse visserijvloot nog 23 vaartuigen. In werkelijkheid zijn er maar 12 eenheden die geregeld in Nieuwpoort verkopen, waaronder een drietal garnaalvissers. Vaartuigen die omwille van hun omvang nooit in hun thuishaven komen zijn ondermeer de N.3 Patrick (450 pk), N.14 Boudewijn (900 pk), N.36 Donia (1.200 pk), N.126 Skylight (600 pk) en enkele Eurokotter die vooral in Oostende aanlopen. Tien jaar geleden waren nog 30 vaartuigen in Nieuwpoort geregistreerd.

Wat we wegens plaatsgebrek vandaag niet in HVB konden krijgen, proberen we er op vrijdag 5 april in te krijgen

West-Vlaamse Scheepswerven bouwde 36 casco's

Laatste casco voor N 350 Ingrid

Op zaterdag 17 februari vond bij de Zeebrugse Scheepswerven de officiële proefvaart plaats van de nieuwe eurokotter N 350 'Ingrid' van rederij Semper Confidens nv uit Knokke-Heist.

Seinevisserij

Het nieuwe vaartuig (l.o.a. 23,90 m, motor 300 pk,) is geschikt voor het vissen op tong en schol met de bokken, de garnalenvisserij, de rondvisserij (ook in span) en de seinevisserij. Vermeldenswaard daarbij is dat er slechts 15 uur nodig is om het vaartuig van de seinevisserij naar de bokkenvisserij om te bouwen. Het is daarbij de bedoeling dat de seinevisserij wordt uitgeoefend op de Noordzee vanaf maart tot en met september. Deze seinevisserij heeft als voordeel dat er over het algemeen ongequoteerde gevangen wordt van bijzonder goede kwaliteit wat de prijs ervan enorm ten goede komt.

Afscheid

Met het casco van de N 350 werd een definitieve streep getrokken onder de activiteiten van de West-Vlaamse Scheepswerven. De afwerking van de vaartuigen gebeurde, zoals ook nu, telkens op een andere werf omdat een opgetuigd vaartuig nooit van Oostkamp tot in Zeebrugge kon geraken wegens de vaste bruggen op het parcours en de beperkte diepgang van de kanalen.
Om dit Oostkamps hoofdstuk in de geschiedenis van de visserijscheepsbouw af te sluiten zetten we alle casco's van de werf die gebouwd werden tussen 1961 en 1995 nog eens op een rij.

1961	Z.559	Gudrun	Westvlaamse Scheepswerven
1963	Z.500	De Hoop	Westvlaamse Scheepswerven
1973	Z.14	De Bounty	Scap
1973	Z.16	Kon Tiki II	Terneuzen
1974	KW.24	Pieter Jacob	Terneuzen
1974	N.3 (nu N.3	Frederick Patrick Patrick)	Scap
1975	N.15	De Kottens	Scap
1975	O.186	Shannon	Scap
1975	O.33	Marbi	Scap
1980	Z.43	Pandora	Scap
1980	Z.44	De Caine	Scap
1980	Z.296*	Mooie Meid	Béliard-Crighton
1980	Z.47*	Saturnus	Béliard-Crigton/Scap
1981	Z.53	Van Eyck	Scap
1981	Z.300	Veerman	Van Assche, Oostende
1982	Z.39	Zuiderzee	Scap
1983	Z.48	Wodan	Scap
1883	O.137 (nu Z.137	Twilight Twilight)	Scap
1984	Z.80	Silverpit	Perfecta, Zeebrugge
1984	N.52 (nu N.52	De Kottens II Seahunter)	De Graeve, Zeebrugge
1985	Z.76	Zeejager	De Graeve, Zeebrugge
1985	Z.122	Noordster	Perfecta, Zeebrugge
1986	Z.93	Aalscholver	Valcke, Oostende
1986	N.57	Terry	De Graeve, Zeebrugge
1986	N.58	Pascin	De Graeve, Zeebrugge
1986	N.75	Sarvy	De Graeve, Zeebrugge
1987	O.82	St.-Antoine	Westvlaamse Scheepswerven
1987	Z.86 (nu N.86	Surcouf Surcouf)	Westvlaamse Scheepswerven
1988	Z.501	Asterias	De Graeve, Zeebrugge
1988	Z.568	Venus	De Graeve, Zeebrugge
1989	N.73	Kotje	Teco, Nieuwpoort
1990	Z.200	Wagram	Zeebrugse Scheepswerven
1991	B.601	Van Maerlant	Zeebrugse Scheepswerven
1992	Z.47	De Marie Louise	Zeebrugse Scheepswerven
1994	Z.474	Limanda	Zeebrugse Scheepswerven
1995	N.350	Ingrid	Zeebrugse Scheepswerven

* De opdrachten werden toegekend aan de Westvlaamse Scheepswerven, maar omdat de werf bezet was werden de casco's gebouwd op de scheepswerf Béliard-Crighton (later Béliard-Murdoch) in Oostende

Aktiviteitenkalender voor vissers

MAART '96

1-3 Bootshow *Hiswa* Amsterdam
4-8 *Tecknik'Hotel*, Media Center, Oostende
4-9 *Barcelona Alimentaria 96* in Barcelona (Spanje)
14-16 *Scottish Fishing Exhibition* in Aberdeen
20-22 *Aquaculture 96*, 4de internationaal salon voor aquacultuur in Bordeaux (Fr.)
21 *Dag van de Oostduinkerkse grijze garnaal* in Parijs
22 *Raad van de EU-visserijministers* in Luxemburg
23-25 *European Seafood Exposition* in Brussel

APRIL '96

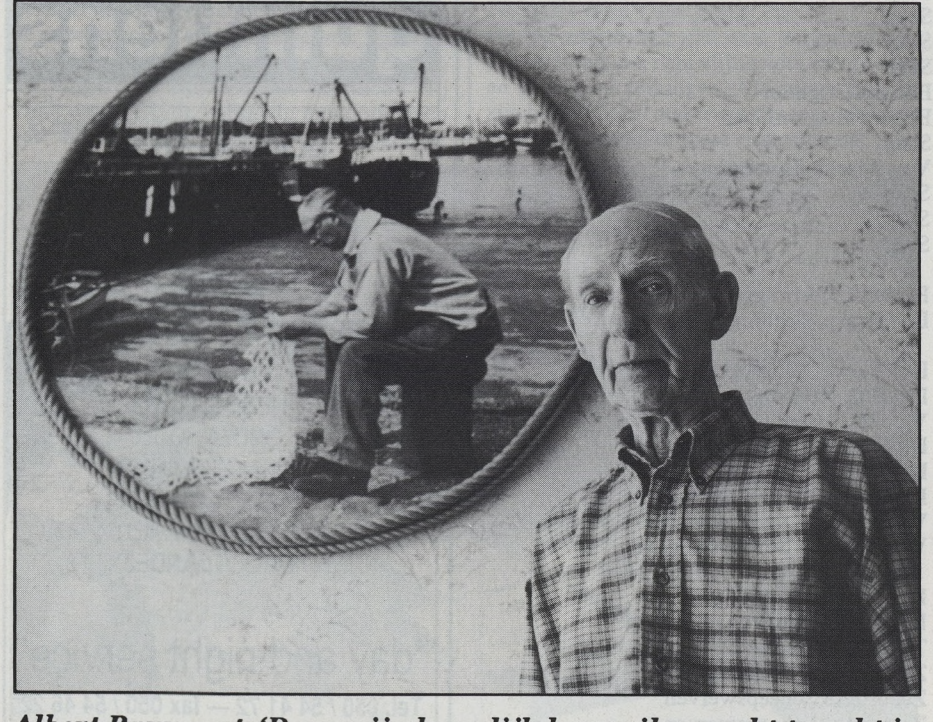
23-25 *European Seafood Exposition* in Brussel
30 *Sasmes International*, safety at sea en marine electronics exhibition in Brigton (Eng.), tot 2 mei

Albert Pauwaert of...

Tchettie en de visserij

IN HEIST WAS men er altijd al rap bij om iemand een bij- of lapnaam te geven — nu trouwens nog altijd. Groot is daar immers het aantal gelijke familienamen dat in de visserij terug te vinden is. Als dan ook de voornamen nog eens dezelfde waren - kwestie van peter en meter een plezier te doen - dan is het maar logisch dat de lapnaam uitkomst bood.
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 de naam van Manchester gauw Tchester werd en Albert Pauwaert nog sneller 'Tchettie' werd.

De vader van Albert was machinist op de stoommachines en getrouwd met Honerine Vermael. In 1914 waren ze naar Engeland gevlucht. Albert was 18 maanden jong toen het gezin terug in Heist kwam wonen. Moeder overleed toen hij amper zes jaar was, en ook zijn tweede moeder Nathalie Verhaeghe heeft hij maar twee jaar mogen kennen. Voor zijn opleiding was de Heistse gemeenteschool het eerste oord en als hij in 1931 het achtste leerjaar — dat van meester Albert Mesuere — verlaat, laat hij zich (ondanks dat hij niet afkomstig is uit een vissersfamilie) aanmonsteren als lavertje op de H.62 'Robert-Julianan', een vissersboot met een ABC-motor van 50 pk. Op de H. 62 is Jan Van Dierendonck (den Zwarten) schipper en vormen Miel Despiegelaere (Lagaai), Leon Vantorre (Trams) en Jef Krane de bemanning.
Het was een harde leerschool voor Albert, de zeeziekte was steeds aanwezig en een remedie om ze te voorkomen bestond niet. Je kon alleen maar doorbijten en hopen dat het zou beteren. In 1932 ziet hij meer heil in een marineopleiding en de staatschool in Oostende geeft hem daartoe de mogelijkheid. De opleiding mocht dan wel aan zijn verwachtingen beantwoorden, maar omdat vader ziek was geworden hadden ze hem thuis ook nodig om het gezinsinkomen op peil te houden. In 1933 gaat hij dus terug naar de visserij.
De Z.9 'L. Gosart-Huysseune', met Kromhoutmotor van 90 pk, moet hem helpen een volwaardig visser te worden. Hij krijgt begeleiding van reder-schipper Medard Duysers, Pol Couwyzer (Martjeko), Pol Seeuws en Staf Couwyzer. Zeereizen van 7 tot 10 dagen. Albert pauwaert: *'Dat was te doen, men had ook nog wat aan het leven. Er werd in Zeebrugge gemarkt'.* Na twee jaar kan hij aanmonsteren op de H.82 'Frank' van reder Pros Van Hulle, met schipper Berten Goudsmidt uit De Panne. Het markten gebeurde nu in Oostende. Al deze veranderingen waren voor Albert een goede leerschool: er was ook buiten Heist nog een visserijwereld! *'Het werden ook langere reizen die niet welkom waren, want ondertussen, in 1937, was ik getrouwd met Alice Vlietinck. Door dat huwelijk kwam ik nu echt terecht in het visserijmilieu vermits ik in de familie Vlietinck met Petrus, Eugéne, Arthur, Kamiel, Achille en Joseph collega's kreeg die van de visserij weet hadden. Voeg daarbij de mannen van de schoonzussen, en je kent meteen het onderwerp van de gesprekken als de familie bijeen is'.*
Voor Albert was er nu geen weg terug, het vissersberoep werd zijn lange leven. De familieband was stevig en Albert gaat aan boord van de H. 16 'Emma-Leon' (ABC-motor van 100 pk). Hij is nu matroos en zijn schoonbroer Joseph Vlietinck (Veerman) is er reder-schipper van. Charles Bulcke en Leon Geselle (Van Roberts) vormen verder de bemanning.



Albert Pauwaert: 'Door mijn huwelijk kwam ik nu echt terecht in het visserijmilieu vermits ik in de familie Vlietinck met Petrus, Eugéne, Arthur, Kamiel, Achille en Joseph collega's kreeg die van de visserij weet hadden.' (Foto gw)

Reddingsactie

Wij komen met ons levensverhaal in de nabijheid van WO II en de eerste ervaring die Albert met het ☞

Albert Pauwaert haalde twee keer (een keer met de Z 510 en een keer met de Z 550) de blauwe wimpel, een trofee voor de aanvoer van kwaliteitsvis. Albert (3de van rechts) en echtgenote Alice (1ste van rechts) laten zich trots fotograferen.

oorlogsgeweld heeft, mag er zijn. Voor de kust hadden de Duitsers toen reeks drijfmijnen gedropt. Veerman had zoals het was voorgeschreven een Belgische vlag vooraan op het vaartuig aangebracht en een groot draaibaar licht op het stuurhuis. Pauwaert: *'We lagen wat bij omdat er een zware storm blies en volgens de voorschriften stond er een man vooraan en een achteraan op uitkijk. Toen de storm wat luwde voeren we richting noord van de Noordhinder. Na een tijdje zagen wij in de duisternis beweging en de schipper dacht eert nog dat het Hollanders waren die op haring aan het vissen waren. Toen we dichter kwamen, zagen we dat het een stoomboot was die voor anker lag. Maar op hetzelfde ogenblik kwam er een enorme ontploffing. Wij hebben toen snel de netten binnengehaald en heel voorzichtig zijn wij dan genaderd. De stoomboot was bliksemsnel gezonken! Wij hebben dan 18 man aan boord genomen uit twee roeiboten die wij op ook sleeptouw genomen hebben. Het was de bemanning van een stoomboot, genaamd 'Kaunus Sventoji', uit Lithaun. Twee bemanningsleden waren vermist. de kapitein heeft verschillende keren het bewustzijn verloren en toen wij spraken om naar Zeebrugge te varen, kreeg hij enorme angst, de drijvende mijnen waren voor hem een nachtmerrie. Aan boord was er geen eten meer, vermits wij reeds acht dagen van huis waren. Er werd voor de drenkelingen een grote pot met vis klaargemaakt.*

Was de kapitein eerst wat vies van de pot, dan veranderde dat snel wanneer hij zijn bemanning gretig zag smullen'. Tchettie weet over dat alles ook nog te vertellen dat de grote roeiboten bij verkoop nog wat hebben opgebracht.

Albert ondervond dat hij voor zijn beroep nood had aan meer kennis en tijdens de vrije dagen kwam hij terecht in het lokaal 'Den Tap' waar pastoor Masschelein, meester Karel Ackx en Pietje Vantorre de vissers theoretische en praktische kennis meegaven.

'Bij mijn schoonbroer Joseph (Veerman) was ik een gelukkig man, er was geen betere in de visserij om jonge mensen raad te geven, kennis bij te brengen en te laten meegenieten van zijn ervaring. Hij was toen al in de visserij 'een figuur'. Toch kreeg hij angst en weigerde nog langer de zee op te trekken.' Albert moet dus uitwijken en stapt over aan boord van de H 13 'Frieda' (Deutzmotor 150 pk). Bemanning: schipper Eugene Vlietinck (Kootje van Raape), Albert Bulcke, Verpoorter (Maat van Rostens) en motorist Louis De Groote. Reizen van veertien dagen met bestemming het kanaal (Land's End). *'Het was trouwens daar dat we hoorden dat de oolrog definitief begonnen was. Wij wilden dus zo snel mogelijk naar huis, maar dat bleek naïef te zijn. We geraakten niet verder dan het Franse Dieppe. Ik mocht dan wel weten dat mijn vrouw, mijn twee kinderen samen met de familie gevlucht waren aan boord van de H 16 van Veerman, maar waar dat schip dan heengevaren was, was voor mij een raadsel. Na vier dagen forceerden we een vluchtweg uit Dieppe. De brug die ons blokkeerde werd door twee Oostendse visbakken opengetrokken en de Belgen trokken de zee op op zoek naar de families. We trokken van haven naar haven en werkten systematisch de kust ten zuiden van Dieppe af. Zo kwamen te Cherbourg binnen toen het nieuws bekend werd dat het Belgische leger zich had overgegeven. We konden onze familie daar zien, maar hen* ☞

Verheye Joël n.v.
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Verhuur telescopische kranen
(tot 50 ton, gieklengte tot 57 m)
Bureel - werkplaatsen :
Vissersstraat 48 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.45.41 - Fax. 050/54.58.37
bij afwezigheid Tel. 050/42.88.21
Werfkaai 9-11 (vissershaven)
AC 155
DEMAG

De Z 510 van reder Albert Pauwaert, na een aanvaring met een Panamese tanker op 27 maart 1973.

niet bereiken, want onder het geroep van wel duizend scheldwoorden moesten we de haven weer uitvaren. De kapitulatie van Leopold III maakte van ons verraders. 's Anderendaags we om vijf uur 's morgens in St.-Malo aangekomen, waar we de familie aan boord konden nemen... maar niet voor lang! Om 12 uur kwam een officier van de Franse marine ons verklaren, dat de familie van boord moest en dat we voortaan tot de Franse marine behoorden. Op het dek werd een geschut geplaatst en we konden terug naar Cherbourg varen met een loodsboot voorop. De familie werd met vrachtwagens naar dorpjes in de omgeving van Bordeaux gebracht. In Cherbourg hoorden we dat Cesar Devoogt in de bak zat, hij had geweigerd naar Duinkerken te varen, enfin het beloofde allemaal niet erg veel goeds. Eugéne en ik gingen niet terug in zee en lieten het vaartuig in handen van de bemanning, die later met het schip naar Engeland is gevaren. Wij gingen op zoek naar onze familie. In Bordeaux zijn we dan in de dokken gaan werken, daar vonden we dan Joseph Vantorre en Robert Beyne (Katterogge) van Oostende. Daar kwamen de Duitsers vragen wie er tot het spoorwegpersoneel behoorde, wij gaven ons op en konden zo — welis-waar nog zonder de rest van de familie — snel terug naar Heist keren, het was dan september 1940. Eugene woonde in de Onderwijsstraat en ik in de Mouffe, wij trokken ons plan tot het eind van het jaar, want toen bracht Theodoor Neyts (Banane) de familie terug vanuit Frankrijk.

In het begin van 1941 ben ik dan met het vaartuig 'Mitulus' met oorlogsnummer Z 22 op haring gaan vissen in Gravelines. Het was een scheepje dat Pol Depaepe gehuurd had om mossels te gaan steken langs de oude havenmuur in Zeebrugge. Wij gingen er mee in zee: schipper Frans Devooght, Robert Geselle en ik. Later, als we vanuit Nieuwpoort op haring gingen vissen, is ook Emiel Ackx aan boord gekomen. Wij hebben dikwijls leute gehad met Emiel, die toen nog heel jong was en lichtgelovig'.

Schipper

In 1942 doet Albert zijn examen voor schipper 2de klasse en hij kan onmiddellijk voor reder Henri Cattoor op de Z.42 'Venus' varen... en wel als schipper. Aan boord zijn Henri, Desire en Fermin Cattoor bemanningsleden. *'Het was een goed vaartuig met een Industriemotor van 60 pk. Ik besef maar al te goed dat wij al die tijd heel wat geluk gehad hadden, want heel wat vrienden waren reeds op zee gebleven, waaronder mijn schoonbroer Arthur Vlietinck. Maar wat wil je: Henri Cattoor was van het principe dat een vaartuig moet gebruikt worden om te varen'.* Albert moest er uiteindelijk allemaal niets meer van weten, teveel mijnen, teveel vaartuigen die de lucht in vlogen. *'Ik bleef thuis. Het werd zoeken naar andere bezigheden. Met vrienden gingen we op palingvangst in de vaart en op ondergelopen land, want men had in de dijk van de vaart een bres gemaakt en er zat veel paling'.* Daarna volgde nog de evacuatie naar Knokke waar Albert minder herinneringen aan heeft.

Na de oorlog mocht Pauwaert even de zieke reder-schipper Cesar Devooght vervangen aan boord van de Z 417. *'Het liep uiteindelijk uit tot* ☞

CREVITS

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

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

Eugéné Vlietinck, Maurice De Groote, Constant Couwhysder, André Van Dierendonck, Jozef Vantorre, Pros Van Hulle, Albert Rappé, Oscar Rappé, Bertje Creyf en... al hun echtgenotes die in een mooie klederdracht het decor vormden voor een meer dan succesrijke visserij-promotie

drie maanden waarin ik enorme veel ervaring heb op gedaan. Vanuit Zeebrugge voeren we met zes visvangers naar Oostende, waar we bij nog anderen aansloten om naar visgronden tussen de banken te trekken. Er zat toen veel vis en wij verdienden goed onze boterham'.

Reder

'Het werd tijd om zelfstandig te worden en ik kocht de Z 494 van Emiel Dobbelaere (Gatje), in feite was het de vroegere H 21 'Op hoop van zegen'. Ondanks dat er een nieuwe Skodamotor was ingeplaatst, had ik met deze garnaal- en visvangstboot vier jaar lang niets dan ellende en miserie. Er ging van alles fout en uiteindelijk moesten we het vaartuig weer verkopen. De motor kon ik afzonderlijk kwijt en het vaartuig ging naar mensen van Doel die er een woonboot van maakten. In kreeg hoop en al 5.000 fr. voor mijn eerste bezit.

Scheepsbouwer Leon De Graeve, kende heel goed mijn capaciteiten en kon mij ervan overtuigen dat de beste oplossing voor ons beiden een nieuw vaartuig was. Hij bouwde dan voor mij de Z 550 'Zeemansmoed' met een ABC-motor van 180 pk. Ik had terug mijn eigen vaartuig en ik heb er mij 13 jaar heel goed en veilig op gevoeld. Het verschil met de voorgaande miseriebak was zéér groot. Aan boord had ik motorist Pol Dobbelaere met André Mahieu en Eugéne Van Beveren (Jiks). Mijn zonen Theophiel en Henri hadden intussen in de Vrije Visserijschool bij meester Ackx, Vermeille en Rappé de nodige kennis opgedaan om met mij in zee te gaan. In 1970, na dertien jaar dienst, verkocht ik de Z 550 en gaf De Graeve opdracht om de Z 510 'Zeemansblik II' te bouwen en plaatste er een MAK-motor van 375 pk. in. Zoon Theophiel had intussen zijn brevet van schipper behaald en was de aangewezen persoon om de leiding op zich te nemen'.

Albert bleef nu als reder aan de wal en zorgde ervoor dat wanneer het vaartuig aan de markt kwam alles vlot verliep en dat het schip terug in orde gebracht werd voor de volgende reis.

Nieuwe uitdaging

Zoon Theophiel wilde uiteindelijk niet meer de zee op en in 1979 verkoopt Albert de Z 510 aan Albert Utterwulghe, die er nog dertien jaar kon mee werken.

Albert voelde zich te nog te jong om op rust te gaan en begon in een magazijn aan de Werfkaai in Zeebrugge een handel in netten en scheepsonderhoudsprodukten, het was toen 1967. Met zijn ervaring en faam als goede visser had hij het vertrouwen van de visserij. Toen hij op pensioen ging en geen opvolgers had, heeft hij alles verkocht aan Crevits.

De vrienden bleven elkaar echter vinden en met toenmalig schepen Robert De Corte die heel wat ideeën had om de visserij en zijn produkten te promoten, kreeg men een groep gewezen vissers bij elkaar: de visbakkers waren geboren! Aan de vriendenkring houdt Albert de mooiste herinneringen over: Eugéné Vlietinck, Maurice De Groote, Constant Couwhysder, André Van Dierendonck, Jozef Vantorre, Pros Van Hulle, Albert Rappé, Oscar Rappé, Bertje Creyf... en al hun echtgenotes die in een mooie klederdracht het decor vormden voor een meer dan succesrijke visserij-promotie die doorheen de jaren in binnen- en buitenland bekendheid kreeg. Albert en zijn vrouw Alice hebben met deze groep elf jaren opgetrokken.

Zijn kleinzoons gaan ook naar de visserij, zodat het contact met de zee niet verloren gaat. Regelmatig komen er ook vrienden en kennissen op bezoek en dat brengt de nodige afwisseling in de Brouwerstraat 5 in het visserijgebonden Heist.

Juul De Vocht

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.

ZEEVAARTPOLITIE

Niet bij de rijkswacht

Minister van Binnenlandse Zaken Johan Vande Lanotte heeft aan het dagblad De Standaard verklaard dat hij afziet van de plannen van zijn voorganger om de zeevaartpolitie in te delen bij de rijkswacht. De zeevaartpolitie was daar zelf fel tegen. De dienst zou personeel overplaatsen van Antwerpen naar de kusthavens, waar de beschikbare krachten de controle op illegalen niet meer de baas konden. Vorig jaar werden in Zeebrugge en Oostende 600 verstekelingen opgepakt. Maar de interne reorganisatie verloopt niet erg vlot. Vande Lanotte verwacht echter dat de zeevaartpolitie de mensenhandel prioritair zal aanpakken en niet als een bijkomende taak zal beschouwen op de scheepvaartcontrole. Daarom dient wellicht een nieuwe structuur opgezet te worden, die het corps een nieuw elan kan geven.

NEDERLAND

Troep per binnenschip

De Nederlandse politie gaat de controles op het vervoer van afval over water opvoeren. Dat gebeurt omdat heel wat transporteurs steeds meer heil zien in het transport over water omdat afvalvervoer over de weg streng gecontroleerd wordt en vaak in een ongunstig daglicht staat in de media. De waterpolitie schat dat ongeveer 10% van alle afvalvervoer over water niet in orde is met de geldende milieuwetten.
Volgens de verladersorganisatie EVO is een belangrijk deel van de overtredingen echter een gevolg van de zeer ingewikkelde wetgeving op het watertransport.

CASABLANCA

Check it again Sam

De Marokkaanse haven van Casablanca heeft met een verstopping in het containerverkeer af te rekenen, die de haven volledig lam zou kunnen leggen. Daar liggen al ongeveer 6.000 containers te wachten om ingeklaard te worden en tenminste 12 schepen liggen voor anker om hun goederen te lossen. Voornaamste oorzaak van de vertraging zou de overheidsactie zijn tegen smokkel, die begin januari van start is gegaan. Daardoor moeten alle containers in de Marokkaanse haven eerst grondig geïnspecteerd, vooraleer ingeklaard te kunnen worden. De overheid heeft intussen al meer dan 240 mensen gearresteerd, waaronder een heleboel douane-officieren, met inbegrip van de directie.
Ze is vastbesloten de grootschalige smokkelactiviteiten in de haven, die de staat naar schatting 3 miljard dollar per jaar aan inkomsten kosten, uit te roeien. De minister van Binnenlandse Zaken zei in dit verband dat de vertraging in de haven te wijten is aan een combinatie van factoren, waarbij naast de antismokkelcampagne ook het slechte weer en de wegens de Ramadan verkorte arbeidsduur een rol spelen. Er zouden een aantal maatregelen genomen worden om de achterstand weg te werken. De minister vernoemde het opnieuw versterken van het douanekorps in de haven, het vergroten van de containeropslagcapaciteit en de verplichting voor de agent om binnen de week de goederen in te klaren.

CENTRALISATIE

Eén Vlaams havenschap: mijn oren

De idee van één groot Vlaams zeehavenschap, een beetje centralistisch opgelegd en gecoördineerd, is geen haalbare kaart. Dat zei VLD-parlementslid Jaak Gabriëls in het dagblad Gazet van Antwerpen.
Gabriëls is voorzitter van de commissie van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Verkeer in het Vlaamse parlement. Volgens hem voelen de drie grote havens absoluut niets voor het plan, dat enkele maanden geleden door minister-president Luc Van Den Brande naar voren werd geschoven.
De enige mogelijke weg bestaat uit een groter streven naar samenwerkingsverbanden vanuit een grotere autonomie, zo stelt Gabriëls. Hij benadrukt daarbij dat het beheer van havens een taak is voor managers en niet voor politici.

BOEK

Standaardwerk over havensbestuursrecht

De Antwerpse advokaat en hoogleraar Eric Van Hooydonck heeft een boek gepubliceerd over de juridische organisatie van de havenbesturen, een actueel thema dat in België nog nooit grondig is onderzocht. Het boek, 'Beginselen van havenbestuurrecht' is het resultaat van onderzoek naar de grondslagen en de draagwijdte van de havenbestuurlijke autonomie'.
Het werk is in feite de uitgave van het proefschrift waarmee de professor in 1994 zijn doctorstitel behaalde. De doctoraatthesis werd echter aangepast en geactualiseerd tot 12 oktober 1995. Het boek wordt, in een voorwoord, door havenschepen Leo Delwaide een 'monument van havenrecht' genoemd.
Van Hooydonck vertrekt vanuit het historische beginsel van de Hanseatrische traditie, waarop de structuur van de Vlaamse havens nog altijd stoelt. Daarna geeft hij een overzicht van de manier waarop de havens vandaag in België worden beheerd. Verder worden de verschillende alternatieven voor de hervorming van de bestaande beheersvorm kritisch onderzocht. De auteur maakt verder ook een uitvoerige analyse van de vier typische havenbestuurlijke bevoegdheden (beheer van het havendomein, de politie van de havenbedrijvigheid, de tarifering van de havengelden en de regeling van de actieve dienstverlening in de havens) en de manier waarop ze in de praktijk worden ingevuld. In een laatste deel wordt nader ingegaan op de internationale context.
Het boek, zowel een cursusboek als een naslagwerk, telt 646 pagina's en is bedoeld voor havenbestuurders, havengebruikers, rechtspractici en beleidsdragers.
Het werd uitgegeven door uitgeverij 'Die Keure' en kost 5.950 BEF inclusief BTW, exclusief verzendingskosten. Meer informatie bij Astrid Gerard op telefoonnummer 050/33.12.35.

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

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

Uitspraken Onderzoeksraad Zeevaart

Oeps: monsterrol vergeten

De Z 494 'Lucky Star' mag dan officieel Zeebrugge als thuishaven hebben, meestal vertoeft het schip te Breskens. Het was dan ook uit die haven dat de Z 494 op 14 december '94 vertrok, helaas wel met een verlopen monsterrol. De raad noteert daarbij dat het niet de eerste keer is dat dit gebeurt. De Nederlandse schipper Johannis De Groote was al eens voor zes weken geschorst omdat hij het logboek niet of onvolledig invulde. Hij werd dan ook bestraft met een schorsing van maar liefst 45 dagen.

Aanvaring O 349

Op 5 juli 1994 was de Nederlandse Belg O 349 'Wilma' onder het bevel van de Nederlandse schipper Jacob Krijgsman aan het vissen. Dat gebeurde in het verkeersscheidingsstelsel Hoek van Holland. De O 349 voerde de wettelijke voorgeschreven seinen van vissend vaartuig, het weer was goed, de zichtbaarheid uitstekend en toch wordt de O 349 daar licht (en zonder dat er gekwetsten vallen) aangevaren door het Russisch ms 'Slovjanka'. Het is zonneklaar dat ze aan boord van de Slovjanka niet goed uit hun doppen gekeken hebben, toch gaat ook Krijgsman niet helemaal vrijuit. Als de radar goed afgesteld stond en de zichtbaarheid goed was, hoe komt het dan dat hij de Rus slechts gezien heeft als die reeds tot op 10 meter genaderd was? Dus: 7 dagen schorsing.

Bijna aanvaring Z 92

Schipper Luc Savels was baas aan boord van de Z 92 'Lundy Gannet' toen het vaartuig op 6 juni 1994 aan het vissen was benoorden de Montrosebank. En zoals dat gaat op zee: plots krijgt de schipper een telefoontje van een bevriende schipper, dit keer van het Schotse vissersvaartuig 'Kestrel'. Ze spreken een kwartiertje tegen elkaar en intussen vist het schip rustig door. Omdat het telefoontoestel van de Lundy Gannet in het slaapvertrek van de schipper, achter de brug, staat, wordt enige tijd niet uitgekeken naar wat daar allemaal in de omtrek te zien is: een seinenet van het Schotse vissersvaartuig A.H. 30 'Sincerity' bijvoorbeeld. Al vissend neemt onze Z 92 dat net dus mee. Later bij het winden van de boelen blijkt dat er een net in de netten zit! Zo'n dingen kunnen dan in de minne geregeld worden (hetgeen ook hier het geval was), maar de Britse kustwacht lacht daar allemaal niet mee en daar diende men dus klacht in tegen de Belgische schipper die zich nu voor twee dagen geschorst zag.

Melden moet

Op 12 november 1994 vertrokken zowel de Z 510 als de Z 59 uit Zeebrugge. Beide vaartuigen hadden daarvoor de toelating, maar de schippers hadden niets gemeld aan de radarcentrale en hielden ook geen luisterwacht zoals voorgeschreven. Schipper Antoine Vlietinck (Z 59 'Gudrun') werd daarvoor bedacht met een schorsing van drie dagen, schipper Etienne Vanbillemont (Z 510 'Albrecht Rodenbach') kreeg dan weer zeven dagen schorsing te verwerken. Vanwaar dan dit verschil? De Z 510 bleek bij het kruisen van het vaarwater Wielingen een sleper gehinderd te hebben en bij het kruisen van het Scheur de uitgaande 'Kenmare'. Dat de schipper dit alles ontkende en ook aanvoerde dat hij niet op de hoogte was van de gangbare marifoonindeling (VHF-kanaal 69 voor het redegebied en VHF-kanaal 19 voor het havengebied) mocht niet baten, ook omdat de schippers verondersteld worden steeds de Berichten aan Zeevarenden te volgen waarin dat allemaal geëxpliceerd stond.

Robert Coelus

VAN VOORDEN-PROMAC

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

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

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

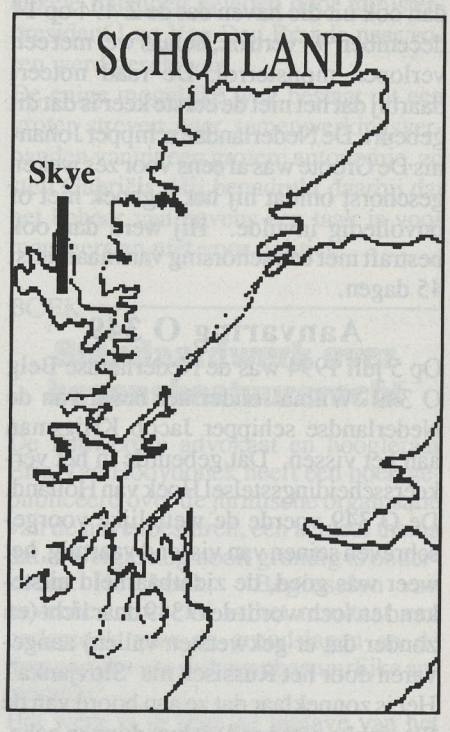
EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN-PROMAC
Telefoon 04180 - 71200 Fax 04180 - 15790 Telex 50110

Een tocht langs Schotse vissershavens (V)

Skye en Lochalsh: zalmvissers daarheen!

HET EILAND SKYE (*Misty Isle* in de volksmond) ligt op dertig minuten varen van de vissershaven Mallaig waar we u vorige maand (HVB II,1996 pag. 32) mee naartoe mochten nemen. Met het daar tegenover liggende schiereiland Lochalsh wordt het steevast in één adem genoemd: Skye & Lochalsh.



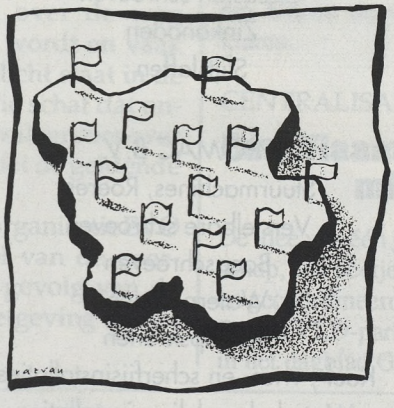
Skye is een waar paradijs voor de natuurverkenner. De Skyline wordt er overheerst door drie gebergten: de Tafelbergen nabij Dunvegan, de Black Cuillins bij Sligachan en de Red Cuillins nabij Portree. Te Sligachan is een reddingspost. Wie geluk heeft geniet van spectaculaire reddingsoefeningen (met helikopter) op de hellingen van de Black Cuillins of vanop zee in Narrow of Raasau. De Red Cuillins bevatten mysterieuze rotspieken zoals de Old Man of Stör en Kilt Rock, een vreemd gevouwen rotsformatie op een verticale zeeklif, waar het water van Loch Mealt 51 meter diep in zee stort. De Quiraing is dan weer een formatie met moeilijk toegankelijke grotten waar dieven vroeger gestolen wee in verborgen, smokkelaars schuilden en... vissers hun vangsten een paar dagen koel en vers hielden.

In het noorden huisde de bekende Clan Mac Leod die nog altijd haar hoofdkwartier heeft in Dunvegan Castle. In het zuiden heerste een deel van de Clan Macdonald.

Maar HVB is er niet voor de bergen, niet voor Macdonald, wel voor de vis.

Zalmvisserij

De wilde natuurlijke zalm komt op Skye en in de ruime omgeving nog vrij veel voor. Ze wordt gevangen in de rivieren door hengelaars en op zee vanuit vissersboten waarop men de de kollijn, het staande want of het drijfnet gebruikt. Vanuit heel Europa komen enthoesiaste sportvissers op Skye hun kans wagen. De hengelvisserij is er echter streng gereglementeerd. De toegelaten visperiode loopt van 15 maart tot 6 oktober. In de rivieren waar niet veel zam voorkomt betaalt met 250 bef voor een dagvergunning. Waar de zalmconcentraties groot zijn betaalt men tot 3.000 frank per dag. Bij overtreding kan de boete oplopen tot 80.000 frank. Het spreekt vanzelf dat buiten de toerist, die op zoek gaat naar vangst van zijn leven, enkel de plaatselijke elite zoveel geld op tafel legt. Op de glimmende jeeps na, doen de vissende heren op hun typische stoeltjes, tweed jassen en petten vergezeld van giechende dames met paraplu's, wandelstokken en kwispelstaartende honden nog altijd denken aan vorige eeuw. Maar de zalm is niet meer wat ze geweest is. De Noren hebben ooit gezegd dat ze zoveel zalm zouden kweken dat elke Europeaan zalm op zijn bord kan leggen. Ze zijn in hun opzet geslaagd! In onze warenhuizen kost 1 kilo gerookte zalm ☞



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

Foto's hiernaast: Bovenaan: Portree, de hoofdstad van Skye. Daaronder: De 'Aquinis' en de 'Aztec', de meest bekende pair-trawlers op de westkust.

nauwelijks zoveel als 1 kg van de betere gerookte ham. Er is vandaag zelfs een overproduktie. In Schotland werd de zalmkweek in 1995 dan ook teruggeschroefd . Sommige kwekerijen op de oevers van de Lochsq liggen gewoon leeg, wegens teveel! Verder is er tweespalt tussen de zalmkwekers en de liefhebbers van de wilde zalm, die hun liefhebberij aangetast weten door de 'nieuwlichters'. De wilde zalm heeft een ruw getekende kop met een kromme bek. Het vlees is helrood en smaakvol. Gekweekte zalm is dan weer zachter van lichaamsbouw. De kleur van het vlees en de smaak zijn milder en neigen naar de smaak van het soort voeding waarmee de zalm is grootgebracht. De natuurliefhebbers verwijten de *zalmfarmers* dat ze teveel van hun kweekzalm laten ontsnappen. Die paren dan met wilde zalmen in de vrije natuur. De volgende generatie wordt dan een kruising van de twee, waarbij de typische wilde zalmkenmerken verdwijnen.

Springen

Zalm is een trekvis. Uiteindelijk trekt het dier instinctmatig naar de bron van de rivier waar het zelf is geboren om daar weer roedsel af te scheiden. Wanneer bij lage waterstanden in de rivieren een obstakel opduikt, proberen ze die te overbruggen. Vanuit de diepere poelen springen ze meestal drie maal in de lucht en wachten dan een tiental minuten vooraleer het opnieuw te proberen. Dit kan weken doorgaan tot de waterstand verhoogt. Vanuit de diepte ontwikkelen ze veel kracht en springen wel 10 meter hoog als het moet. Wanneer nu een stuwdam in een rivier wordt gebouwd zouden de zalmen springen tot ze uitgeput sterven. Daarom wordt er bij de bouw over gewaakt dat de zalm via een vijftiental opeenvolgende springbakken of via geleide buizen de stuwdammen op zalmroutes overwinnen. Sommige stuwdammen beschikken over een bezoekerscentrum waar de trek van de zalm (ook onder water) via televisiemonitoren kan worden gevolgd. Meestal worden ze elektronisch geteld. In Juni 1995 waren wij er getuige van hoe de 3.992ste zalm dat jaar de stuwdam in de Tummelrivier te Pitlochry overwon.

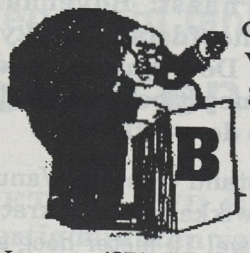
Zeevisserij

Vanop Skye en het schiereiland Lochalsch wordt door grotere en kleinere treilers visserij bedreven. De vaartuigen vertrekken uit Plochtiong , Kyle of Lochalsch Kylmeakeni, Armadale, Portee en Uig. Naargelang de visconcentratie gebruikt de vloot één van die havens als basis. De laatste jaren heeft de hoofdstad van Skye, Portree, aan belang verloren ten voordele van Kyle of Lochalsh waar nu de meeste vis aangeland wordt. De meeste grotere treilers uit de regio jagen op schelpdieren of vissen in paar.
In de restaurants kan je volop genieten van zalmschotels, alhoewel ook tarbot, heilbot en zeeduivel hoog genoteerd staan. De doodgewone Fish (schelvis) & Chips is trouwens ook niet mis. In rokerijen worden filets van schelvis op Noorse wijze gerookt. Zij vinden als Arbroath smokies of Finnan Haddis hun weg naar de winkel. Tenslotte: wie er ooit komt moet toch een keer het typisch Schotse forel (of haring) in een bed van havermeel proberen.

Tekst en foto's Daniël Pots

Volgende maand : Ullapool

De Laatste Vuurtorenwachter



ON, HOEVER zijn we gekomen? In vorige afleveringen hebben we de excellenties Vande Lanotte (SP), Moreels (CVP, strekking S.J.) en de volksvertegenwoordiger Chevalier (momenteel VLD) door het slijk mogen halen. Vandaag gaan we een stap verder en richten we ons rechtstreeks tot het echte politieke krapuul en wel door middel van een brief gericht aan Karel Dillen, voorzitter voor het leven van het Vlaams Blok. Dat Het Visserijblad daarmee het 'cordon sanitaire' doorbreekt is een feit. Dat de HVB-lezers er (afgezien van de loodgieters) in de verste verte geen idee van hebben wat dat sanitair cordon mag betekenen is eveneens een feit. Zodus...

Heil Dillen,
Met deze brief, Leiter, wil ik beroep doen op het sociaal dienstbetoon van uw Partei. Niet voor mezelf, want ik wil met uw kliek gar niets te maken hebben. Neen, ik zou nog liever ingeschakeld worden in het PWA van Bredene om de ruiten van de plaatselijke notabelen te gaan kuisen dan door u tewerkgesteld te moeten worden. Arbeit macht Frei? Mijn kloten!
Mijn vraag betreft een kustbewoonster. Mag ik u bidden uw politieke invloed aan te wenden ten voordele van wijlen mevrouw Laplasse I. Deze Frau, die we verder gewoon Irma zullen noemen, werd na den Krieg door de witten (waaronder zich — dat wil ik hier toch nog even kwijt — heel wat tuig bevond dat alleen maar in laatste instantie tot het verzet toegetreden is) onterecht beschuldigd van heulen met de vijand.
U zult het met mij eens zijn, Herr Führer, dat die simpele volksvrouw totaal unschuldig is! De witten (waaronder zich — dat wil ik hier toch nog even kwijt — vooral gefrustreerden bevonden die louter op wraak uit waren) stellen dat heel de familie van Irma gehuld was in zwarte uniformen, maar zij vergeten daarbij te vermelden dat het oorlog was en dat de mensen so wie so blij waren dat ze kleren hàdden. Wie let in zo'n omstandigheden op de kleur? Auch stellen de witten (waaronder zich — dat wil ik hier toch nog vlug even kwijt — menig homosexuele jood bevond) dat Irma, kort nadat haar zoon ten onrechte aangehouden werd, naar de Duitse barakken trok um de Germanen te vragen de jongen uit handen van de witten (waaronder zich — dat wil ik hier toch even kwijt — ook vrijmetselaars bevonden die het Blut van jonge Vlaamse jongens uit schedels slurpten terwijl ze Christus beschimpten) te bevrijden. En het is waar: Irma heeft zich naar het kampement gespoed, maar de witten (waaronder zich — dat wil ik hier toch even kwijt — ook Marokkanen zouden bevonden hebben, mochten die hier toen al geweest zijn) vergeten daarbij te vermelden dat het oorlog was, en het mannenvolk schaars, en dat Irma, een gezond Weib zijnde, gewoon dringend goesting had om ein Scheer te doen. Zo kwam het, geachte Herr Dillen, dat Irma Laplasse uiteindelijk de dood met de kogel kreeg, enkel en allein omdat zij gerne fögelte.
Dat alles sollte als een detail in de geschiedenis aangemerkt kunnen worden, ware het niet dat de witten (die — dat wil ik hier toch nog vlug even kwijt — heel de oorlog door zelf ook gefögelt haben) het vandaag nog steeds op de fögelende medemensch gemunt hebben. In Oostende, zum beispiel, op enkele kilometers van de woonstede van wijlen Irma, heerst momenteel een coalitie van witten, roden und kaloten. Nun haben sie in die stad ein gedoogzone ingericht voor de hoererende evenmens, ein soort Sperrgebiet als het ware, um niet te zeggen: een Getto. Nun zult u met mij akkoord gaan dat elkeen recht heeft op een verzetje. Heeft ook Berten Rodenbach immers geen veugel in zijn hand? Soit. Alle Menner die het te Oostende nog aandurven buiten het Getto een bordeel binnen te schrijden (of te glijden) worden nun door de Oostendse equivalenten van de Schaarbeekse kommissar Johan Demol gecontroleerd en hun naam wordt genoteerd. De hoeren die heute nog buiten het getto arbeiten moeten auch een fluoriserend driehoekje aan hun charretel bevestigen, zodat de klant zich ten gepaste tijde een aap schrikt en zich onverrichter zake weer huiswaarts begeeft alwaar moeder de vrouw (getipt door de Politzei) wacht met de deegrol in aanslag en de krulspelden in het naziblonde haar. In dat oervlaamse huisgezin wordt dan het spreekwoord bevestigd: vliegt de blauwvoet, storm op zee! Ik wil maar zeggen: als heel die toestand in Oostende niet vlug geregulariseerd wordt, zullen de executies er niet lang meer op zich laten wachten. Zorg dus vooral dat je in Antwerpen blijft.

Uw volksgenoot, De Laatste Vuurtorenwachter

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

Blauw manifest Oostende

De Oostendse afdeling van de VLD heeft een meerjarenplan geschreven omdat, zo stelt volksvertegenwoordiger Desimpel het in één van de drie voorwoorden, die partij van Oostende opnieuw de Koningin der Badsteden wil maken. In een ander voorwoord legt zijn collega Ramoudt uit waar het Oostendse schoentje knelt. Met pijn in het hart moet hij vaststellen *'dat de door de Oostendenaars gekozen stedelijke overheid opteert voor een diepgaande sociale politiek'* . Goeie zaak? Neen hoor. *'Op die manier trekt zij nog meer armoede en onveiligheid naar haar toe. Het eindstation Oostende lokt nog meer diegenen aan die van geen hout pijlen weten te maken omdat zij hier zeker goed zullen opgevangen worden.'* Volgens Ramoudt zal er dus uiteindelijk alleen nog maar gepeupel te Oostende wonen. Een afstotelijk gezicht voor de ondernemers, zo weet Ramoudt ook: *'Mensen die van plan zijn naar Oostende te komen om er te investeren ... zullen tweemaal nadenken vooraleer ze de stap hiertoe zullen zetten'*. Sommigen winden er echt geen doekjes om. Gelukkig ben ikzelve onlangs naar Bredene verhuisd. Ik mag te mijner gunste inroepen dat ik zodoende de weg vrijgemaakt heb om het investeringsklimaat te Oostende te bevorderen.

Positief in het 20 pagina's tellende document is dat de VLD veel plaats inruimt voor de visserij. Dat verwondert ons niet wanneer we in het colofon lezen dat naast de VLD-ers meegewerking verkregen werd van Rudy Barbaix, Dirk Demaeght, Christa Vandomme en Willy Versluys. We citeren hieronder uitgebreid uit het dokument waarin wij overigens de hand van Willy Verluys menen te herkennen.

'Na intens lobby-werk, werd van de Europese Commissie bekomen dat onze vloot niet verder moest afgebouwd worden (...) Nu de Vlaamse visserijvloot de nodige inspanningen gedaan heeft om tot deze aanvaardbare benedengrans (of onderste grens) te komen wordt vanuit diezelfde Europese Commissie een enorme vermindering van hoeveelheden te vangen vis (tong & pladijs) opgelegd (...) De VLD stelt voor dat (...) de nodige inspanningen zouden geleverd worden zodat ook minimale quota vastgelegd wordt per deelstaat (...) Wat betreft financiën en steunmaatregelen: het nodige moet gedaan worden opdat de fondsen, voorzien van scheepsbouwsteun, die in kas zitten bij GIM-VINDUS, overgedragen worden naar een nieuw fonds voor steun aan de visserij. Ook de totale voorziene budgetten voor sloopremies en investeringen moeten, ingevolge het stopzetten van de beëindigingspremies, voor de sector behouden blijven en overgedragen naar dit nieuw op te richten 'Investeringsfonds voor de visserij' (...) Gezien de penibele toestand in de visserij (...) moeten dringend nieuwe projecten uitgevoerd en gesubsidieerd worden (...) De opvolging, begeleiding en financiële ondersteuning ☞

N.V. MULTINET

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

van ingediende projecten moet sneller en efficiënter afgehandeld worden. Daarvoor is het opstarten van één centraal organisme met verregaande bevoegdheden dringend noodzakelijk. De visserij heeft nood aan een ombudsdienst die de ingediende aanvragen dagdagelijks opvolgt. (...) Gezien de snelle veroudering van onze vissersvloot (gemiddeld meer dan 20 jaar oud!) moet dringend de mogelijkheid geschapen worden om nieuwbouw en/of het invoeren van recent gebouwde buitenlandse vaartuigen aan te moedigen. Dit kan onder meer via premies (al dan niet Europees) toelagen en goedkope leningen. Het invoeren van tweedehands schepen in vervanging van bestaande, verouderde vaartuigen, moet versoepeld worden. Anderzijds moet maximale steun gegeven worden aan reders die hun vaartuig grondig willen moderniseren (...) Het beroep van visser moet opnieuw aantrekkelijk gemaakt worden. Naast (...) veilige vaartuigen moeten de bemanningsleden ook een goed gewaarborgd loon ontvangen (...) De vergoeding van scheepsjongens (...) moet dringend opgetrokken worden tot 1000fr/zeedag (...) Verder moet grondig overleg gepleegd worden om de bestaande financiële regelingen (lonen en diverse vergoedingen) te toetsen aan de huidige tijdgeest en de mogelijkheid om minimumlonen (voor varenden) en solidariteitsbijdragen (voor werkloze vissers) onder bepaalde voorwaarden te onderzoeken. Het 'bemanningsprobleem' zal in de komende jaren de hoofdbekommernis van de Vlaamse vissers worden. Daarom moeten dringend maatregelen genomen worden en moet het huidig systeem van vaartdagen onderzocht en verbeterd worden.

Over sport- en beroepsvissers

'De beroepsvissers stellen reeds geruime tijd de oneerlijke concurrentie aan de kaak van de sportvissers met netten. Deze sportvissers bieden immers ook hun waar, die zij tijdens het uitoefenen van hun hobby vangen, te koop aan. Deze situatie escaleert en de vis wordt via een alternatief circuit op de markt gebracht, waardoor de visserijsector economisch benadeeld wordt. Er dringen zich dus een aantal maatregelen op. Anderzijds moet de verwoede amateurkustvisser zijn hobby kunnen blijven uitoefenen en moet de sportvisserij als toeristische trekpleister gevrijwaard worden', zo luidt de aanvang van een persmededeling van Vlaams Volksvertegenwoordiger Jacky Maes.

Deze problematiek werd onlangs door hem en Peter Roose (en natuurlijk ook wel door een massa anderen) onder de aandacht gebracht van minister voor landbouw, Karel Pinxten, die besloten heeft dat de sportvisserij met sleepnetten moet teruggebracht worden tot op het niveau van vrijetijdsbesteding. De Minister beperkt dan ook om de grootte van de schepen van sportvissers zodanig dat vangsten vergelijkbaar met die van beroepsvissers niet meer mogelijk zijn. Bovendien wil de minister dat sportvissers enkel nog garnaal en niet gequoteerde vissoorten aanvoeren en dat de verkoop van de vangst door sportvissers wordt verboden.

Volksvertegenwoordiger Jacky Maes zegt verheugd te zijn over deze geplande maatregelen: *'Door dit Koninklijk Besluit zal de verdoken beroepsvisserij, die zogezegd als sportvisserij wordt beoefend, worden verboden, terwijl de echte sportvisserij als hobby integraal gevrijwaard blijft. Hierdoor zullen de 'echte' sportvissers verder hun hobby kunnen blijven uitoefenen'*, aldus nog de kersverse volksvertegenwoordiger.

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

Youp van t'Hek is een Nederlandse cabaretier en stukjesschrijver. Enige tijd geleden bracht hij een vakantie in Oostende door: amah hoela!

En dan zeggen we nog niets over Vlaardingen

Oostendenaar troost je, Naaldwijk is nog erger

'Wij vieren onze herfstvakantie aan de Belgische kust. De regen striemt, de storm geselt en wij elke dag maar opgewekt roepen dat er voor morgen mooi weer voorspeld is.

Ondertussen heeft het bij ons al drie keer gesneeuwd en mijn jongste zoon heeft al ijs op de slootjes bij Wenduine gezien.

Toch kan droef mooi zijn. Neem nou Oostende. Iets ergers, treurigers en troostelozers dan deze Vlaamse havenstad kan niemand verzinnen. De meest impotente architecten van deze eeuw heeft men op dit stadje losgelaten en het resultaat is meedogenloos. De trieste Visserskaai, de fantasieloze Kapellestraat en het hele verkankerde centrum doen je verlangen naar een zoete suïcide. Maar zelfs die mislukt nog. En wat is mooier dan zo'n woestenij in dit verschrikkelijke weer?

Duitse toeristen in fluoriscerende nylon regenpakken kleumen zich door het centrum, zetten zich aan een kop warme chocolademelk op een drijfnat terras en proberen zonder ruzie te bedenken hoe ze de rest van de dag moeten doorkomen. Hun Center Parcs-woninkje ontvlucht bibberen ze zich door de snijdende kou en alle leden van het gezin vragen zich per minuut oprecht af wat hun bij elkaar houdt. Seks kan het niet zijn. Liefde zeker niet. Dus moet het om geld gaan. En dan niet een teveel, maar een tekort.

Blauwbekkende echtparen met twee ontevreden pubers in de winkelstraat van Oostende is pure poëzie. Laten we nog maar een wafel doen. Dan zijn we weer een half uurtje verder. Iets ergers dan Oostende kan niet. Hoewel?

Afgelopen donderdag zat mijn vakantie er officieel op en mocht ik mijn gezin opgelucht verlaten. Zoveel regen houdt geen enkel huwelijk fris. Ik mocht richting het Westland om drie dagen leuk te zijn in theater De Naald in Naaldwijk. Dan ga je vanaf Rijswijk door Wateringen, Kwintsheul en Honselersdijk. Ze zijn daar in die streken erg gelovig, maar ik weet niet waarom. God is in die contreien namelijk nooit geweest. Zoveel lelijkheid kan niemand verdragen. Zelfs de mussen lopen bij een psychiater. Alle kassen zijn dichtgekalkt om de illegalen te verbergen en ik weet nu al zeker dat het de beste streek is om deze gevluchte Polen en Bosniërs te verbergen. Al mogen ze de straten op. Ze willen niet. Ik had mazzel. Het was weer in Naaldwijk even slecht als in Oostende, maar in Naaldwijk was het feestweek. Braderie dus. De middenstand vierde feest onder het motto: 'Winkelen is avontuur'. Onmiddellijk werd ik getroffen door een peilloze depressie en begreep in een klap Maarten 't Hart die in deze omgeving jarretels omgespte.

Maar toen kwam het ergste. Naaldwijk had ook een bloemencorso. Bloemencorso is een beetje een groot woord. Vernikkelde majorettes met een hoog kippevelgehalte beefden door de winkelstraat en achter hen reed een lange stoet Kadettjes en Vectra's met de meest wanstaligste bloemstukken erop. Van die bloemstukken die ze bij Joop van den Ende mooi vinden. Stapvoets volgde de middenstand zijn weg door het swingende centrum van Naaldwijk en ik werd getroffen door een verschrikkelijke huilbui. In één dag Oostende èn Naaldwijk was ook voor deze kleine cabaretier wat te veel. Alleen heeft Naaldwijk gewonnen. Want Naaldwijk heeft een bloemencorso. En alle majorettes krijgen kinderen en die staan over twintig jaar ook allemaal weer naar die rouwstoet te kijken.

Diep in de nacht zei een Naaldwijks meisje tegen mij: 'Vlaardingen, dat is pas erg'. En toen wist ik het even niet meer.'

Uit Youp van 't Hek, Amah hoela, uitgeverij Thomas Rap Amsterdam, p. 21-23.

EURO DIESEL (ANTWERP) NV

Officiele verdeler voor DEUTZ MWM Dieselmotoren en DEUTZ SERVICE INTERNATIONAL

Zwarte Weg 1, Haven 343
2030 Antwerpen

Tel. (03)5415011 *Fax (03)5415546*

Bart Schiltz:

'Men kan zich afvragen welke duistere beweegredenen iemand ertoe aanzetten (...) een niets of niemand ontziende campagne te voeren. De reden ligt echter voor de hand: geld!!!'

HET EDITORIAAL VAN het *Informatieblad van de Rederscentrale* was op 15 februari wel bijzonder lang. Aan één stuk door trok voorzitter Bart Schiltz van leer tegen een aantal artikelen en brieven die in HVB verschenen zijn. Hij had daarvoor zes bladzijden nodig. Omdat het stuk enerzijds ons blad raakt en omdat er anderzijds een aantal zaken in staan die voor het eerst publiek gemaakt worden, hebben we besloten het stuk integraal over te nemen. Komt daarbij dat de ontwikkelingen die momenteel in de Vlaamse rederswereld plaatsgrijpen ook niet-reders aangaan en helemaal **niet** tot 'de interne keuken van de Rederscentrale' behoren. Het spreekt evenzeer vanzelf dat de visie van Bart Schiltz over hetgeen in de rederswereld gebeurt zeer belangrijk is; dat ook niet-reders deze visie tegen het licht van de werkelijkheid moeten kunnen houden. Dit blad wil ten slotte de loodzware stilte die er 'om de lieve vrede' steeds rond twistpunten in de visserij hangt, doorbreken. Waarin wij blijkbaar slagen!

Voor wat betreft de repliek van Schiltz op ons artikel 'Dissidente reders richten Vlaamse Vissersbond op' (HVB II 1996 pag. 12): veel van hetgeen Schiltz zegt is juist, een aantal zaken zijn nieuw(s) voor ons, maar wij vinden in dat alles niet voldoende argumenten om de door ons uitgesproken mening te veranderen, of om de conclusies van het stuk te herzien. Wij beschikken verder over voldoende niet-gepubliceerde (ook VRV- en RC-)documenten om onze stelling te staven. Dat wil dan weer niet zeggen dat wij geen fouten gemaakt hebben, maken en nog zullen maken (iedereen maakt fouten). Omdat Schiltz echter uitdrukkelijk de wens uitspreekt geen polemiek te willen starten, gaan wij zelf verder niet in op zijn stuk. Enerzijds dreigt dit ook alleen maar te leiden tot een oninteressant welles-nietes spel, anderzijds zijn de andere personen die in het stuk van Schiltz vermeld worden mondig genoeg om (gesteld dat ze dit nodig achten) voor zichzelf op te komen. Dat de brievenrubriek in ons blad de Rederscentrale dus in de toekomst nog dreigt te storen, is zeer waarschijnlijk. Maar dat mag eigenlijk geen probleem zijn: ook voor Bart Schiltz en zijn stafmedewerkers staan de kolommen van dit blad wijd open. De hierna volgende bladzijden bewijzen dit overigens (letterlijk en figuurlijk) overvloedig. Ik zou zeggen: jullie moeten ons eens meer schrijven.

'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.

Wel moet eerst nog het volgende uitgeklaard worden. Schiltz stelt zich vragen over de journalistieke deontologie van ondergetekende. Hoeft niet! Ik zou negatieve zaken geschreven hebben over de zieke Fred Wittevrongel die zich niet kan verdedigen. Dat ik dit gedaan heb is geenszins het geval. Ik beschrijf in het betreffende artikel hoe Wittevrongel er jaren lang over waakte dat heel het redersblok bijeengehouden werd, hoe elke 'vreemde' inmenging door hem argwanend bekeken werd, genegeerd als het kon, de kop ingedrukt als het moest. Elkeen die Wittevrongel kent zal dit beamen. Wanneer ik verder in een voetnoot uitleg dat HVB daarover kan meespreken, weet ik heel goed waarover ik het heb, want Fred Wittevrongel heeft het me allemaal persoonlijk uitgelegd. Ik zie echt niet in waarom hij zich tegen dit alles zou willen verdedigen, integendeel.

Flor Vandekerckhove

Een smerige aanval op wie of wat... leder zijn waarheid

De Rederscentrale onthield zich tot op vandaag van alle commentaar op het 'Visserijblad' (HVB). De onjuistheden die te lezen waren in de laatste editie van HVB schreeuwen echter om antwoord. Met alle respect voor de vlotte schrijfstijl van Flor Vandekerckhove, met wie wij ons op dat gebied niet willen meten, stellen wij ons echter zeer ernstige vragen over de journalistieke deontologie terzake. Waarom op een negatieve manier schrijven over Alfred Wittevrongel? Iedereen weet toch dat de directeur van de Rederscentrale ernstig ziek is. Ook Flor moet weten dat die man niet in staat is zichzelf te verdedigen!!!

Vanwaar die plotselinge inmenging in de beleidszaken en de interne keuken van de Rederscentrale? Allicht werd een en ander ingegeven door de stichters van die nieuwe (?) vissersbond, maar Flor Vandekerckhove onderhield tot op vandaag goede contacten met de Rederscentrale én zijn bestuurders en kon gemakkelijk een en ander aan de waarheid getoetst hebben.

Om die waarheid alsnog een kans te geven, volgende beschouwing.

1. VRV - Jozef Deroose - Rederscentrale - Raad van Bestuur bij de Rederscentrale - Barbaix.

a) VRV

- Het is een leugen dat de VRV werd opgericht om de macht te grijpen bij de Rederscentrale.
- Het is onjuist dat de VRV werd opgericht onder impuls van Bart Schiltz.

De VRV werd als drukkingsgroep opgericht onder impuls van de overheid en een belangrijk aantal Vlaamse reders. Ten tijde van die oprichting was de toestand erg onstabiel. Gesprekken tussen Rederscentrale en de overheid ☞

verliepen in een zeer negatieve sfeer. Quotabeleid en vlootbeleid kwamen in het gedrang en men drong zowel van overheidswege als in eigen kring aan om een oplossing te forceren. Met de vraag van de overheid om de eenheid in de sector te behouden, maar niet ten alle prijze, werd steeds rekening gehouden. Het belangrijkste resultaat was de oprichting van de Quotacommissie. Vandaag houdt de VRV zich enkel nog bezig met sociale zaken. De echte macht in de macht, CVO, beter bekend als Rederscentrale Oostkust, werd ontbonden. Bart Schiltz, die bereid werd gevonden om de zaak te coördineren, werd bij de eerstvolgende Algemene Vergadering van de Rederscentrale (1993) samen met twee andere reders herkozen in het bestuur. In het omvangrijke artikel met als hoofding 'Redersblok brokkelt verder af', wordt beweerd dat bij de Algemene Vergadering op 27 augustus 1993, een sterke VRV-delegatie werd opgenomen in de Raad van Bestuur. Deze bewering strookt in de verste verte niet met de werkelijkheid. Een belangrijk gedeelte van de fungerende Raad van Bestuur voor 27 augustus 1993 waren VRV-leden. Beweren dat het broze evenwicht tussen Midden-/Westkust en de Oostkust omwille van de VRV verbroken werd, is je reinste onzin.

Feiten:

- op 27 augustus 1993 namen een paar bestuurders van de afdeling Oostkust (ja, ja!!!) ontslag ten voordele van een gelijk aantal vertegenwoordigers uit dezelfde afdeling!!!
- De pariteit in de Raad van Bestuur, die statutair is vastgelegd, was voordien al lang verbroken.
- Toen Willy Versluys ontslag nam bij de Raad van Bestuur, drong hij bij zijn collega's aan op een vermindering van het aantal mandaten, in functie van de grootte van de vloot en om op een efficiëntere manier te kunnen vergaderen.

(Hierna volgt in de tekst de afdruk van een brief die bewijst dat Willy Versluys wel degelijk deze brief geschreven heeft. Plaatsgebrek maakt dat wij deze brief niet afdrukken.)

- De huidige statuten, die voornoemde pariteit regelen, dateren van het jaar 1987. Daarvóór bestond de pariteit niet. De meerderheid werd toen ingevuld door Oostende-Nieuwpoort. Pas toen de Zeebrugse vloot al veel groter was dan de vloten van de 2 andere havens samen, werd die pariteit geregeld.
- Na 27 augustus 1993 werd omwille van de vloot, omwille van de kosten en omwille van de moeizame vergaderingen (steeds met ca. 20 mensen), bijna geen enkel mandaat vervangen: August Puystjens (Oostende) - niet vervangen; Jozef Deroose (Oostkust) - niet vervangen; August Hetsens (Oostkust) - niet vervangen; Hubert Rappé (Oostkust) - voorlopig vervangen door Michel Hoozée (kust).
- De VRV belegde nooit een persconferentie en sprak zich nooit via de media negatief uit over de Rederscentrale. Wèl werd aan de pers, die zich toentertijd wou informeren, meegedeeld dat het de bedoeling was de samenstelling van de Raad van Bestuur van de Rederscentrale in functie van de huidige vloot aan te passen en de spaakgelopen verhouding tussen de Rederscentrale en de overheid te herstellen. De VRV-leden hadden veel nobere bedoelingen. Dat toegeven lag toen erg moeilijk. Niettegenstaande hun, door het onbegrip van de toenmalige bestuurders veroorzaakte ontslag, bleven zij hun bijdragen dubbel betalen. De leden van die vereniging, daar mogen zij fier op zijn, hadden enkel de bedoeling te stabiliseren! DE TE PAS EN TE ONPAS AANGEHAALDE Z.V. (ZEEBRUGSE VISVEILING) HAD ER NOOIT IETS MEE TE MAKEN.
- Het is een flagrante leugen dat de VRV werd opgericht om de grote vaartuigen te bevoordeligen of omgekeerd, de kleine vaartuigen te benadelen.

Mits van op de eerste vergadering, waar de bereidheid van de belangrijkste rederijen om de financiële last van een nieuwe vereniging te dragen werd afgetast, werd de ganse vloot (zowel groot als klein) uitgenodigd. Er werd uiteraard 'tegen gelobyed'.

b) Jozef Deroose 'kop van jut'

Het is onjuist de Jozef Deroose het slachtoffer werd van de zogenoemde machtsgreep van de VRV. Op de eerste bestuursvergadering van de Rederscentrale, na de Algemene Vergadering van 1993, werd trouwens het vertrouwen gegeven aan de H. Deroose als Voorzitter. Waarom stapte hij echter op als voorzitter in 1994, want dat is toch de enige waarheid?

In de loop van 1993 besliste de Raad van Bestuur om de bijdrage van de reders te verhogen van 0,30 naar 0,50%. De Rederscentrale had, tengevolge van de mindere opbrengst van de vloot en de dalende prijzen (invoer niet EU-landen), die op hun beurt meer 'opvang' met zich meebrachten, zware verliezen geleden. August Hertsens weigerde (!) die meerkost te betalen. Onder zijn impulsen volgden een aantal Oostendse reders! Zeebrugse reders die dit ten ore kwamen, betaalden op den duur helemaal niet meer. Tot overmaat van de ramp werd Alfred Wittevrongel zwaar ziek en kon bijgevolg zijn taak niet meer waarnemen. Jozef Deroose stond er quasi alleen voor en kon bovendien, door zijn 'opruststelling' bij zijn in vereffening verkerende Hand in Hand , zich slechts partime met de Rederscentrale bezighouden. De pas in dienst genomen stafmedewerker Dirk Florizoone was toen onvoldoende ingewerkt om de zware verantwoordelijkheid die een directeurschap met zich meebrengt, te dragen. Doorslaggevend voor het opstappen van de voorzitter was allicht de volledig onterechte insinuatie naar een onregelmatigheid bij een bepaald project.

Overigens een wat overdreven reactie want voornoemde insinuaties kwamen zeker niet van uit de Raad van Bestuur. Het betrof een gewone vulgaire kaderroddel (Schiltz bedoelt waarschijnlijk kaairoddel, N.v.d.R.), maar wellicht was de man te moegetergd en door de jaren alleenheerschappij te weinig flexibel geworden om nog inspanningen te doen om de boel te redden. Op 12 oktober 1994 was de Rederscentrale als het ware onthoofd en gedestabiliseerd.

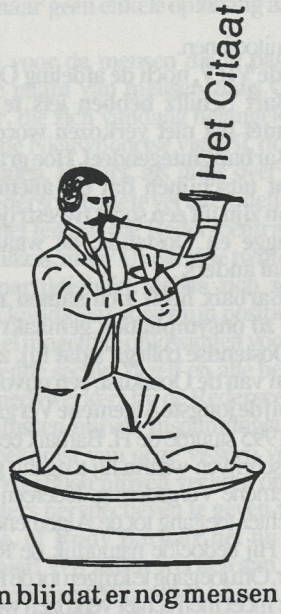
Alfred Wittevrongel zwaar ziek, Jozef Deroose opgestapt, Ondervoorzitter August H. Puystjens ontslagnemend (A. Puystjens zijn vaartuig werd gesloopt. De H. Puystjens liet de Rederscentrale echter niet in de steek maar bleef ons nog geruime tijd met raad en daad bijstaan, waarvoor onze dank).

Dezelfde dag aanvaardde Bart Schiltz, op dringend verzoek van de Raad van Bestuur het Voorzitterschap en verklaarde zich bereid, mits billijke vergoeding, gedurende één jaar fulltime als waarnemend directeur te fungeren. (Deze laatste taak wordt sedert december 1995 nu ingevuld door twee stafmedewerkers.) Enkele weken na deze feiten was het vertrouwen hersteld en betaalden alle reders opnieuw hun bijdrage.

c) Barbaix

HVB wijdt een hele rubriek aan de figuur van Rudy Barbaix en diens plannen om een soort vissersbond op te richten. Ook hier wordt de waarheid meermaals verkracht.

- Er werd in tegenstelling tot wat beweerd werd, geen enkele geplande vergadering waarop Rudy Barbaix zou verkozen worden, uitgesteld.
- Rudy Barbaix werd door de 'Bootsjouwers' niet naar voor geschoven ter vervanging van Eddy Serie. Eddy Serie kwam gewoon, reeds voor augustus 1993 (ja, ja, en niet in januari 1995) niet meer opdagen in de bestuursvergaderingen. Zonder boe of ba, zegt men. Volgens Eddy Serie sprak hij zelf (dat zal wel met de waarheid stroken) een collega aan die hem had moeten vervangen. Die persoon in kwestie weigerde, waardoor het mandaat open bleef. Eddy Serie werd op voorstel van de afdeling Midden-/Westkust vervangen door Willy Kiekens. Eddy Serie kon gerust, zo hij dat gewenst had, net zoals Gilbert Desaever, zijn mandaat



'Ik ben blij dat er nog mensen zijn zoals Flor Vandekerckhove die standhouden in onze sector (...) Ik ben het niet altijd eens met zijn ideeën, maar dat moet ook niet hé.'

Bart Schiltz in een programma van de SOM over de visserij, dat op 4 september 1995 door TV1 uitgezonden werd.

Rederscentrale-voorzitter Bart Schitz: 'Alsjeblief, met alle respect, verlaag de volgende editie van uw HVB, dat ik al dikwijls met de nodige waardering kon lezen, niet meer tot het niveau van een vulgair boulevardblad.' (foto gw)

blijven uitoefenen.

- Noch de VRV, noch de afdeling Oostkust, noch Bart Schiltz hebben iets te maken gehad met het niet verkozen worden van Rudy Barbaix, integendeel. Hoe graag men ook laat uitschijnen dat dit allemaal zou ontstaan zijn uit een soort tweestrijd tussen Zeebrugge en Oostende, de waarheid is helemaal anders.

Rudy Barbaix heeft zich samen met zijn collega zo onsymphatiek gemaakt bij zijn eigen Oostendse collega's dat hij, zelfs met de steun van de Oostkust, een onvoldoende kreeg bij de jongste Algemene Vergadering.

Begin 1995 stuurde de H. Barbaix een aangetekend schrijven waarin hij toegang vroeg tot de Algemene Vergadering. Iedereen (elk lid) heeft echter toegang tot de Algemene Vergadering. Hij bedoelde natuurlijk de Raad van Bestuur. Om toegang te krijgen tot de Raad van Bestuur moet men echter verkozen worden op de Algemene Vergadering. Per afdeling (Midden-/Westkust of Oostkust) mag echter bij vrijkomen van een van haar mandaten in vervanging voorzien worden tot op de eerstvolgende vergadering. Hiermee wou de H. Barbaix echter geen vrede nemen. Om hem tegemoet te komen werd hij uitgenodigd op alle vergaderingen van de Midden-/Westkust (onder voorzitterschap van Jacky Vermote). Ook daarmee kon Rudy zich echter niet verzoenen. Bij gebruik van een nooit gehoord hoeveelheid decibels, gekruid met de nodige krachttermen, gaf hij dit dan ook meermaals te kennen aan de Voorzitter en tijdens de vergaderingen aan de bestuurders van de Midden-/Westkust. Dat dit alles substantiële proporties aannam, vond zijn bevestiging in het feit dat zelfs altijd rustige types zoals Milo Maesen en Louis Pieters het op de heupen kregen en hun veto stelden tegen een verdere kandidatuur van de H. Barbaix.

Om de verdere 'versnippering' van onze sector te vermijden, trachtte de Voorzitter (Bart Schiltz) te bemiddelen. De H. Barbaix kreeg diens steun en die van de reders van de Oostkust. Tijdens de twee eerstvolgende bestuursvergaderingen, na de algemene vergadering van 1995, werd getracht alsnog een oplossing te vinden. De afdeling Oostkust legde zich neer bij de weigering van de afdeling Midden-/Westkust. Daar bleef het bij. De H. Barbaix beweert dat de kustvisserij niet of onvoldoende vertegenwoordigd is bij de Raad van Bestuur van de Rederscentrale. De man in ambitieus (waarom niet), maar blijkbaar een zeer slecht verliezer. Door het slechte imago dat hij kreeg bij de Oostendse en Nieuwpoortse reders, werd hij op de Algemene Vergadering in 1995 niet verkozen. Gekwetst in zijn ego kwam hij de Voorzitter-Directeur opzoeken en dreigde hij naar de rechtbank te stappen om de vergadering ongeldig te laten verklaren (foei!!!).

De Bijzondere Algemene Vergadering werd ongeldig verklaard en het oude Bestuur werd terug geïnstalleerd. Gevolg: de statuutwijziging met inkrimping van de Raad van Bestuur werd uitgesteld. Alle voorafgaande inspanningen vruchteloos.

Het is een zoveelste leugen als zou de kustvloot stiefmoederlijk worden behandeld of onvoldoende vertegenwoordigd zijn. Ter illustratie hierna de huidige samenstelling van de Raad van Bestuur en het 'segment' waarin het bestuurslid actief is. (Hierna volgt in de tekst een tabel die we om redenen van plaatsgebrek niet overnemen.)

Van de zestien overgebleven bestuurders, behoren er dus amper de helft van tot het segment 'grote boomkor' — twee van hem (E. Maesen en N. Hennaert) hebben tevens een 'Eurokotter'. Het segment 'bordenvissers' is met 3 mandaten misschien wat sterk vertegenwoordigd. De Rederscentrale hecht echter minder belang aan het segment dat men vertegenwoordigt dan aan de persoon in kwestie. Wie in de Raad van Bestuur zetelt, zit daar niet voor zichzelf, maar voor de ganse vloot. Bij de Quotacommissie ligt de zaak enigszins anders. Daar wordt men gekozen in functie van het vlootsegment waarin men actief is. Men kan zich afvragen welke duistere beweegredenen iemand ertoe aanzetten om onder het motto van 'het doel heiligt de middelen', een niets of niemand ontziende campagne te voeren. De reden ligt echter voor de hand: geld!!!

Toen ondergetekende zich begon te buigen over de minder rooskleurige toestand waarin de Vlaamse visserij om allerlei veelbesproken redenen verzeild was geraakt, werd een eerste idee gevormd rond groepvorming. Onder het motto samen sterk en analoog aan het Nederlandse (en intussen ook Engelse) systeem werden alternatieve beheerssystemen voor de quota onder de loep genomen. De Oostendse 'trap'vissers Barbaix, samen met collega Luc Bogaert en echtgenotes waren er als de kippen bij om dit systeem toe te juichten want... zij zagen er brood in. Een garnaal- of dagjesvisser vist immers de toegelaten maximum vangstrechten voor tong die aan de individuele PK's worden toegewezen helemaal niet op. Daar heeft hij de capaciteit niet voor. Voor die mensen is de zee gelukkig nog vrij!!! Het is dus een zoveelste onwaarheid als zou de H. Barbaix het roer in eigenhanden nemen om de gplande groepvorming te bestrijden. Integendeel!!!

Moeten wij echter gedogen dat iemand quota te gelde maakt of kan maken bij collega's die het al niet gemakkelijk hebben? Of willen zij hun rechten, of liever wat zij rechten noemen, verzilveren bij een rederij met vlaggeschepen? Wie zal het zeggen, maar wij zullen bij de groepvorming (en die komt er) een waakzaam oog in het zeil houden om discriminaties te vermijden. Toewijzen naar historisch recht i.p.v. naar PK's kan ook nog Rudy!!! Moeten wij het nog schrijven? Ook de slogan 'tegen het doorbreken van de 1.200 PK-grens is een drogreden'. Mensen opruien en schrik aanjagen is niet moeilijk mijn waarde, maar het zal U in de toekomst niet in dank worden afgenomen.

2. Doorbreken 1.200 PK-grens — op de helling — August Hertsens

Samen met Rudy Barbaix trekt August Herstens van leer tegen de saneringsplannen. Saneringsplannen? Ja, want dat zijn het. Dat is de enige veelzeggende en juiste omschrijving.

Juist: de vrees van onze overheid schuilt erin dat deze beleidsoptie de niet te stuiten verkoop van onze sector naar Nederland nog zou versnellen. Wij delen deze vrees gedeeltelijk. Daarom zal prioriteit worden gegeven aan de groepvorming maar...

Onjuist: de visserij-inspanning zou volgens de H. Hertsens verhogen door deze maatregel. Wij kunnen bijna niet geloven dat er bij onze vissers iemand trapt in zo'n schaamteloze leugen. Door samenvoegen van bestaande (vissende) PK's met de PK's van bestaande vaartuigen, kan de visserij-inspanning alleen maar verminderen. Tevens zou deze maatregel een aantal dreigende falingen vermijden. Bovendien geeft het kapitaliseren van het energievermogen van de vloot, een duidelijke meerwaarde aan de vismachting (het moet eigenlijk een licentie worden). Reders die willen beëindigen, kunnen hierdoor een evenredige compensatie bekomen voor de opgeschorte beëindigingspremie. Onbegrijpelijke standpunten dus van een reder die twee oudere vaartuigen uitbaat en dergelijk initiatief zou moeten toejuichen. Welke duistere frustratie leiden iemand tot het spuien van dergelijke onzin? Jaloersheid? Op de auteur van dit artikel hoef je niet jaloers te zijn, mijn waarde. Als het toch persoonlijk wordt, kan ik je verzekeringen dat onze investeringen (nieuwbouw Atlantis Z 69), die ons geloof in de toekomst van de visserij bevestigen, ons niet zullen toelaten in ☞

de nabije toekomst PK's te kopen.
De 'Superbokkers' waar u het over heeft, bestaan, althans bij ons niet!! De 20 jongste vaartuigen van onze vloot zijn er allemaal van ongeveer dezelfde 2 types. Eurokotters en 'grote' boomkorvaartuigen. Een aantal van die vaartuigen kunnen technisch meer vermogen dragen (stabiliteit en tonnenmaat spelen een sleutelrol). Wat is echter een 'superbokker'? Bij 'ons' werd de tonnenmaat van een nieuwbouwvaartuig beperkt tot 395 BT, juist om de bouw van superbokkers te vermijden. De grootste vaartuigen uit onze vloot (type O 319 -469 BT) kunnen niet meer gebouwd worden. Het is ronduit belachelijk te gaan beweren dan het handjevol (door Hertsens tot 'superbokkers' gepromoveerde vaartuigen) dat onze Vlaamse visserij nog rijk (?) is, oorzaak zou zijn van een quotaprobleem. De waarheid is véél en véél erger, wraakroepender! Waar België, mede door de inspanningen van de Vlaamse Gemeenschap en de (zware financiële) inspanningen van een tot nu toe beperkt aantal reders (ja, ja, zij kochten PK's) vandaag voldoet het Europees Meerjarig Oriëntatieprogramma, is dit verre van waar woor de rest van Europa! De belangrijkste lidstaten, met de grootste vloten zullen aan dit MOP tegen de afgesproken datum niet voldoen. Die vloten zijn verantwoordelijk voor de overbevissing van onze visgronden. August, U kunt zich niet wegsteken achter naïeviteit of gebrek aan vorming. U weet dat ook, maar wij krijgen de indruk dat u bewust met de waarheid een loopje neemt. Waar u beweert als zou de Voorzitter van de Rederscentrale zijn eigen toekomst zou willen veilig stellen, kunnen wij maar alleen treurig het hoofd schudden om uw blijken van egoïsme en kortzichtigheid. Moeten wij er U en de reders aan herinneren dat uitgerekend U aan de basis lag van de destabilisering bij de Rederscentrale door uw weigering de verhoogde bijdrage te betalen? U hebt wellicht door deze houding, een bestuurder onwaardig, onrechtstreeks het opstappen van de toenmalige voorzitter, uw eigen vriend (?) bewerkstelligd. Opnieuw noodzaakt het geleden verlies de Rederscentrale een extra inspanning te vragen aan haar leden en opnieuw tracht U onze sector op dezelfde manier te destabiliseren. Tot op vandaag, Mijnheer Hertsens, heb ik als Voorzitter, omwille van de lieve vrede, mij van alle commentaar op uw aantijgingen onthouden. De waarheid moet echter een kans krijgen, evenals onze visserij en zijn toekomst. Doch het zal uw tijd wel duren en dat U dàt verkondigt is uw volste recht. De tijd willen vasthouden eveneens. Op uw verwoede pogingen om de sector schade te berokkenen, zullen wij echter niet lijdzaam toezien. En nu de waarheid.
Niettegenstaande uw bijna dagelijks, soms storend bezoek aan de administratie van de Rederscentrale, vond u geen tijd om uw mening te uiten bij de Voorzitter of de Directie. Wellicht plande U toen reeds bepaalde acties. Tijdens de afwezigheid van de Voorzitter (hoe moedig!!) stapte u vorig jaar het secretariaat binnen met een tekst. Deze tekst vol onjuistheden en bewuste onvolledigheden gaf u aan een secretaresse met de volgende beantwoordingen: als u deze tekst niet publiceert, ga ik ermee naar HVB (weer zo'n getuigenis van moed en waardigheid).
De Raad van Bestuur en niet de Voorzitter weigerde uw tekst.
Een volgende aanval was gericht tegen een jonge stafmedewerker. Niets en niemand ontziend schreef u uw onterechte kritiek in HVB en vernoemde deze medewerker met naam. Is het dan zo onbegrijpelijk dat de persoon in kwestie even zijn kalmte verloor tijdens een vergadering waar U hem beledigde? U, met al uw ervaring en op uw leeftijd had toch beter moeten weten? Gust, Flor, waar gaan we naartoe? Het ligt helemaal niet in mijn bedoeling een polemiek te beginnen. Deze beschouwing, waarin ik een poging doe om de feiten zo waarheidsgetrouw mogelijk weer te geven, zal allicht de enige reactie zijn en blijven op wat ten onrechte beweerd werd en wordt.
Tot slot, de kustvissers zijn voor de Rederscentrale geen quantité négligeable. Dat heeft niemand beweerd - ook Dirk Florizoone niet. Een bepaalde zinsnede uit zijn context rukken om (met welke bedoelingen?) iemand in diskrediet te brengen, kan iedereen. Laat dit een waarschuwing zijn voor alle kustvissers en reders die nog geloven in een toekomst voor onze visserij. Hoedt U voor de mensen die zich opdringen uit eigen belang. Hoedt U voor individuen die tweedracht zaaien omwille van het korte-termijn-winstbejag dat zij voor ogen hebben. Hoedt U voor boze tongen en ombuds- of andere 'diensten' die alleen maar kritiek spuien, maar geen enkele oplossing aanbieden.
Hoedt U voor de mensen die te pas en te onpas de naam van mensen zoals Gilbert Desaever, die zich vandaag belangeloos inzet voor de Nieuwpoortse visserij, door het slijk te halen. Reders, als jullie overwegen om de Rederscentrale te verlaten, denk goed na over het feit dat die Rederscentrale niet Bart Schiltz is, maar U zelf. Wie twijfelt aan mijn onpartijdigheid, stellen zich zo vlug mogelijk kandidaat voor mijn positie, liefst met zoveel mogelijke oplossingen voor onze noodlijdende sector. Ikzelf en alle bestuurders en medewerkers bij de Rederscentrale zullen intussen blijven inspanningen doen om de toekomst van onze visserij veilig te stellen. Wij zullen blijven vechten om onze Eurokotters perspectieven te geven via polyvalentie, of Rudy Barbaix het nu graag heeft of niet! Wij zullen werken aan betere beheerssystemen. Wij zullen blijven trachten recht te trekken wat een ander krom maakte. Flor, Alsjeblief, met alle respect, verlaag de volgende editie van uw HVB, dat ik al dikwijls met de nodige waardering kon lezen, niet meer tot het niveau van een vulgair boulevardblad.

B. Schiltz

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

Recht van antwoord

Dirk Florizoone: 'Kustvissers zijn geen quantité négligeable'

'In Het Visserijblad (HVB) van 2 februari 1996 insueert U dat de Rederscentrale de kustvissers als 'quantité négligeable' beschouwt. Hierbij wil ik formeel protesteren tegen deze aantijging.

Het Laatste Nieuws stelde mij de vraag hoeveel procent de bijdragen van de kustvissers vertegenwoordigen in verhouding tot de hele vloot. Wat valt mij te verwijten wanneer ik de journalist terzake enkel een antwoord geef op zijn vraag?

Van mijn zijde is geen enkel initiatief uitgegaan om in de pers te vermelden dat de kustvissers slechts een klein percentage van de totale vloot vertegenwoordigen. Uw opmerking dat ik de kustvissers als 'quantité négligeable' beschouw, is derhalve misplaatst. Geen enkele kustvisser die bij mij te rade is geweest voor wat dan ook, is aan zijn lot overgelaten. Integendeel. Ook uw opmerking dat de Rederscentrale blijft verkondigen dat HVB vooral in folklore geïnteresseerd is, is nergens op gesteund. Het is enkel een bewering naast zoveel andere beweringen die elke staving ontberen.

Verder stel ik de vraag wat het nut is van ongebreideld spuien van kritiek op mensen die zich ganse dagen lang inzetten voor een sector die het al zo moeilijk heeft? Wat hoopt u daarmee te bereiken? Tweedracht? Daar is niemand mee gediend.

Daar het niet de bedoeling is een polemiek in deze zaak uit te lokken, wil ik ook niet op de rest van uw schrijven ingaan. Enkel een rechtzetting nopens mijn persoon werd bij deze beoogd.'

D. Florizoone, stafmedewerker van de Rederscentrale

N.v.d.R. Ik heb geen enkele reden om de rechtzetting van Dirk Florizoone in twijfel te trekken.

De conclusie die ik trok als zou de Rederscentrale de kustvissers als 'quantité négligable' beschouwen is echter begrijpelijk. De woorden van Florizoone werden immers in hetzelfde blad op hetzelfde moment afgedrukt als toen reder Rudy Barbaix zegde een eigen vereniging van kustvissers te willen oprichten. Dat de Rederscentrale de concurrentie van een groep waarvan 'de bijdragen op basis van de besommingen slechts iets meer dan één procent van de vloot' (sic) vertegenwoordigt niet duchtte is dan niet ver gezocht. Ik neem er nu echter nota van dat dit niet het geval is en bied Florizoone mijn verontschuldigingen aan voor de blijkbaar verkeerde conclusie.

Alhoewel er over het tweede gedeelte van de brief van Dirk Florizoone heel veel te zeggen valt, respecteer ik zijn wens om terzake geen polemiek aan te gaan.

Flor Vandekerckhove

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

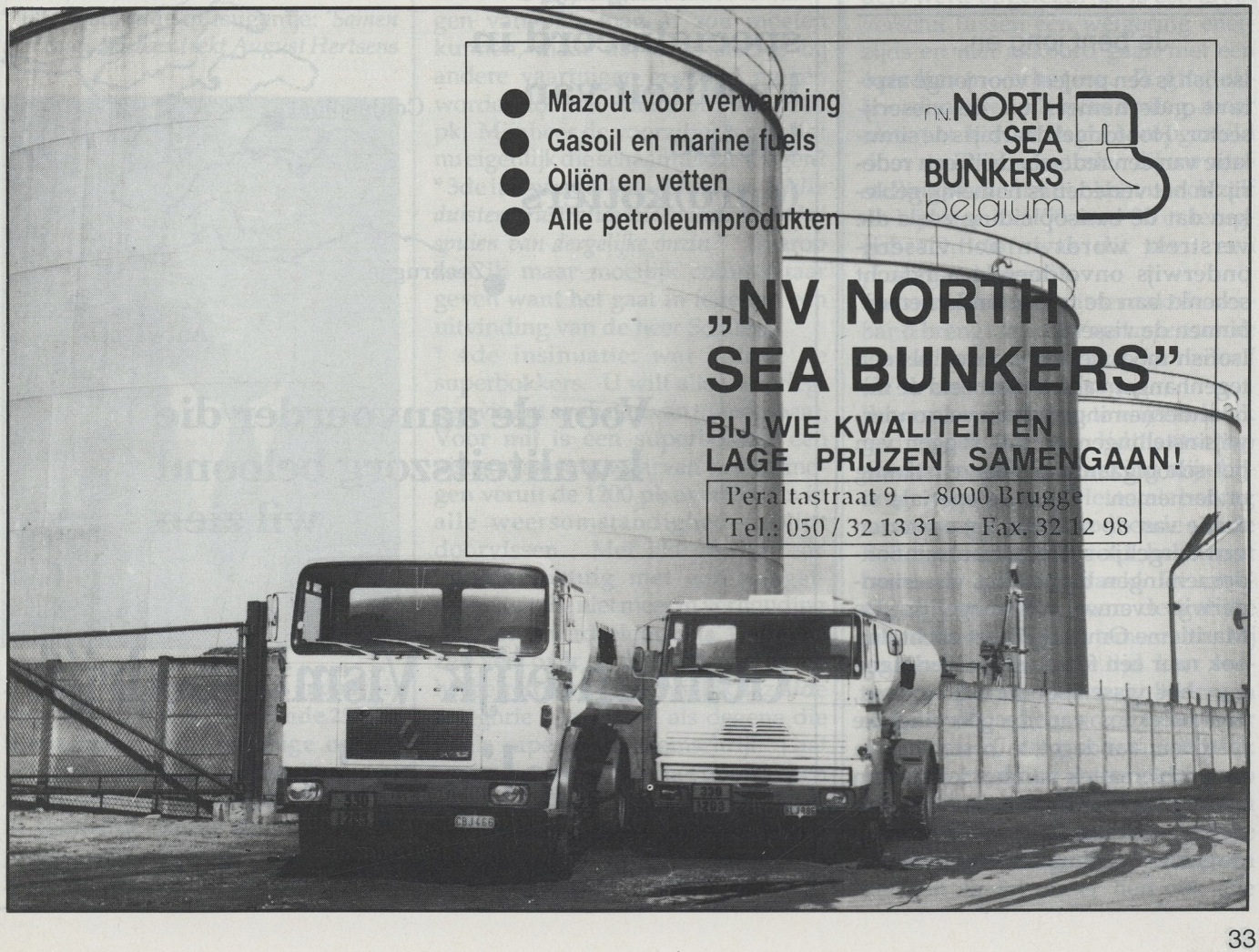
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Brieven

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 briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

Vrijheden aangetast

Het nieuwe jaar was nog niet goed en wel begonnen of daar werden reeds de lange reeks visserijreglementen aangevuld door twee nieuwe zogenaamde 'beheersregelingen van de visserijinspanning'. Nieuw zijn:
(1) de meldingsplicht 'westelijke havens' waarbij de hoge meldingskosten (via telefoon - Radio Oostende) stilzwijgend op de rug geschoven worden van de reders. Terloops wens ik trouwens te vermelden dat wij een Franse haven aangedaan hebben waar de havenautoriteiten volledig onwetend waren over deze meldingsplicht; (2) de beperking van het aantal vaartdagen [dus wel degelijk *vaartdagen* en geen *visdagen*(*)]: in de Noordzee: 240; in totaal 290 vaartdagen. Mijn grootste bekommernis gaat daarbij uit naar de reders die sedert jaren hun brood op de Noordzee verdienen. Meestal betreft het mensen die weinig of geen ervaring hebben op andere visgronden. Een reder wiens activiteiten zich uitsluitend op de Noordzee afspelen heeft doorgaans gemiddeld 280 vaartdagen nodig om zijn quota op te vissen en zodoende financieel rond te komen. De laatste dertig, veertig dagen — die hij absoluut nodig heeft om zijn quota op te vissen! — worden hem nu door de nieuwe reglementering afgenomen. De mogelijkheid bestaat dus dat dat gedeelten quota niet opgevist worden. VRAAG IS DUS WIE VAN DEZE OVERSCHOT ZAL KUNNEN GENIETEN.
Trouwens: wie heeft de 'vaartdagenvermindering' ter sprake gebracht? Volgens mij is dat niet zozeer de overheid geweest dan wel de Rederscentrale. Zelfs in 1994 waren er reeds besprekingen tussen de heer Schiltz en ambtenaren over de mogelijkheid om de vermogens van de vaartuigen te verhogen, gekoppeld aan een systeem van minder vaartdagen. In het Informatieblad van de Rederscentrale nr 3 van 15.02.1995 is er op pagina 7 sprake van een vaartdagenvermindering onder de titel: 'Hoe ziet de Rederscentrale een hervorming van het huidig quotasysteem?' Tijdens de vergadering van de overlegcommissie van 2 februari 1995 werd reeds door de heer Schiltz gevraagd een onderzoek te doen naar de mogelijkheid om de 1200 pk grens te doorbreken met als tegenprestatie een vaartdagenvermindering naar 240 dagen. Toevallig of niet: die 240 dagen zijn er!
De vermindering van het aantal vaartdagen is dus een feit en men mag aannemen dat de vaartuigen met kleinere vermogens daarvan (wettelijk geregeld) de grootste slachtoffers worden. Enne... binnenkort zijn we aan stilligdagen toe met als gevolg dat de vishandel nog meer beroep zal moeten doen op ingevoerde vis, hetgeen op zijn beurt weer negatief zal inwerken op de prijsvorming van de vis die door Belgische vaartuigen ☞



aangevoerd wordt.
De leiding van de Rederscentale (wie is dit in feite?) zit blijbaar op de verkeerde golflengte.

August Hertsens, Knokke Heist

(*) In 1995 werd de vloot door de weersomstandigheden in grote mate verplicht een aantal dagen inactief te blijven. In dat jaar werden er 22 stormdagen van windkracht 8 beaufort opgetekend. Als een schip nu bij storm op zee ligt te dobberen, wordt dat ook als vaartdagen aangerekend, zonder dat op die dagen evenwel gevist wordt.

Scheepvaartmuseum helpt

Inpikkend op de vraag van de heer Van Hauwermeiren uit Lede (HVB februari) wil ik u meedelen dat de bibliotheek van het Nationaal scheepvaartmuseum (Steen, Antwerpen) over heel wat lectuur beschikt over de Belgische visserijgeschiedenis, o.m. de volledige jaargangen van HVB, 'Het Kustblad' en 'Le Courrier du Littoral' (volledig). Er bestaat van de meeste vissersschepen ook fotografisch materiaal. Wie hierin geïnteresseerd is, helpen wij graag verder, liefst na telefonische afspraak (03/232.08.50).

Wim Johnson, adjunct-conservator

Je bent jong en...

Isofish is een project voor jonge aspirant-ondernemers uit de visserijsector. Hoofddoel daarbij is de simulatie van een redersbedrijf, een rederij. In het verleden is namelijk gebleken dat de basisopleiding zoals die verstrekt wordt in het visserijonderwijs onvoldoende aandacht schenkt aan de factor 'ondernemen' binnen de visserij.
Isofish moet gezien worden als een tegenhanger van bijvoorbeeld de mini-ondernemingen die in vele onderwijsinstellingen de link leggen van het schoolgaan naar het zelfstandig ondernemen. Door de speciale situatie van de sector is het opstarten van dergelijk systeem van mini-ondernemingen binnen het visserijonderwijs evenwel niet mogelijk. De Maritieme Ombudsdienst zocht dan ook naar een formule die leerlingen van het visserij-onderwijs toelaat, eventueel los van de gebruikelijke lestijden, aandacht te besteden aan de problematiek van het leiden van een eigen zaak. Daarnaast zal Isofish ook afgestudeerde vissers verder op de goede weg kunnen helpen. D.w.z. dat, nadat hij Isofish gevolgd heeft, de jonge (aspirant-)ondernemer steeds zal kunnen blijven rekenen op deskundige begeleiding.
Isofish moet een vormingsproject worden waaraan aanstaande ondernemers in de zeevisserij (reders in spe dus) gratis kunnen deelnemen. Dat zou bijvoorbeeld in een eerste fase kunnen wanneer Isofish opgevat wordt als stagevorm voor de derde graad van het visserijonderwijs (PMI); in de toekomst moet het pakket evenwel toegankelijk worden voor iedere visser die van plan is een redersbedrijf op te starten. Belangrijk bij dit alles is dat de betrokkene het peterschap krijgt van een bestaande rederij, waarin men dan als 'schaduwreder' beslissingen leert nemen die dan in groepsverband besproken en geëvalueerd worden.
Meer Informatie bij de Maritieme Ombudsdienst.

Geert Deman, Brugge (tel.: 075 / 76 60 85 — fax: 050 / 38 91 13).

Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters

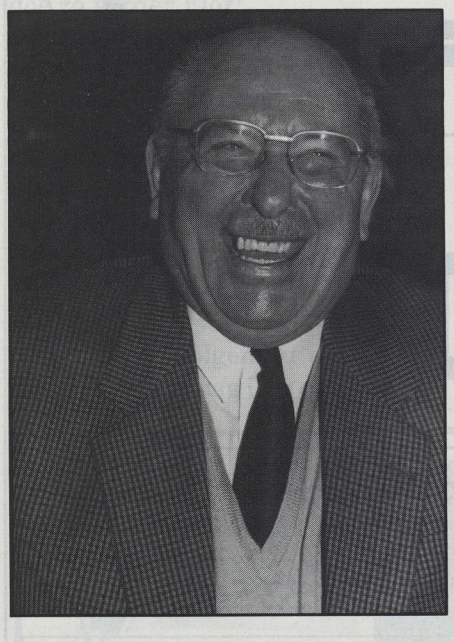
Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloond wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

Hertsens schrijft open brief

Mijnheer de voorzitter van de Rederscentrale,
Ik verwijs naar het 'Informatieblad van de Rederscentrale' nr 3 van 15 februari 1996 en meer bepaald naar het editoriaal op bladzijde 3.
In dit blad dat thans zonder controle onder uw beheer staat heb ik, tussen nog andere slachtoffers, mijn naam opgemerkt en niet in positieve, maar wel in negatieve zin. Na grondige lezing van het hoofdstuk dat daarin aan mij besteed wordt, is het opgevallen dat u gretig gebruik maakt van tal van listige insunuaties en leugentjes.
Uw bla-bla met betrekking tot mijn persoon begint met: 'Doorbreken 1200 PK-grens op de helling - August Hertsens'. Ik ga inderdaad niet akkoord met uw voorstel om de 1200 pk-grens te doorbreken en dat zal zo blijven zolang de ons toegekende quota niet groter worden. Onze zienswijzen stemmen dus niet overeen, maar dat is geen reden om mij verwijten toe te sturen.
* 1ste insinuatie of leugentje: *'Samen met Rudy Barbaix trekt August Hertsens van leer tegen de saneringsplannen'.* Nooit heeft de heer Barbaix mij aangesproken. Ver van enige samenwerking! Mijn verzet tegen bepaalde zaken heb ik steeds alleen en onder mijn eigen verantwoordelijkheid genomen. Saneringsplannen zijn niet altijd voor iedereen positief, vandaar de vrije uiting van mijn mening.
* 2de insinuatie: *'de visserij-inspanning zou volgens de H. Hertsens verhogen door deze maatregel'.* U noemt dit een schaamteloze leugen! Zoals veel ander reders ben ik tegen de groepvorming, ik geloof daar niet in. Ik ben dus de mening toegedaan dat de reders die niet wensen aan te sluiten bij een groep vrij moeten kunnen blijven. Dit werd destijds trouwens door de overheid (ministerie van landbouw) beloofd. Mijn bezorgdheid gaat dan ook vooral naar het respecteren van deze belofte. De Rederscentrale schijnt zich echter niet teveel aan te trekken van de belangen van reders die vrij wensen te blijven. Verder ben ik de mening toegedaan dat saneringen van pk's mag of zou moeten kunnen, maar dat deze slechts bij andere vaartuigen gevoegd mogen worden tot een maximum van 1200 pk. Mijnheer de voorzitter, waar ligt nu eigenlijk die schaamteloze leugen?
* 3de insinuatie: *'Jaloersheid'* en *'Welke duistere frustraties leiden iemand tot het spuien van dergelijke onzin?'* Daarop kan ik maar moeilijk commentaar geven want het gaat in feite om een uitvinding van de heer Schiltz.
* 4de insinuatie: wat betreft de superbokkers. U wilt alles weerleggen via het aanhalen van tonnenmaat. Voor mij is een superbokker een vissersvaartuig waarvan het vermogen veruit de 1200 pk overtreft en in alle weersomstandigheden blijft doorvissen. Met als gevolg: een vissersvaartuig met een vangstcapaciteit die niet meer in verhouding staat tot de verdeelde quota. U spreekt zelf veel over de 'grote boomkor' en het betreft dan waarschijnlijk dezelfde categorie vaartuigen als degene die ik als superbokkers omschrijf. Laat me nogmaals stellen: het doorbreken van de 1200 pk grens zou m.i. aanvaardbaar zijn als de ons toegekende quotakoek groter wordt, maar dat dit zou gebeuren is wellicht een niet-realistisch.
* 5de insinuatie en leugentje: *'Moeten wij er U en de reders aan herinneren dat uitgerekend U aan de basis lag van de destabilisering bij de Rederscentrale door uw weigering de verhoogde bijdrage te betalen?'* U hebt het daarbij over een verhouding die een *'bestuurder onwaardig'* is. Het gaat hier om een zuivere leugen. Ik heb nooit geweigerd een verhoging te betalen. Ik heb mij alleen verzet tegen een overdreven verhoging van de bijdrage die de reders werd opgelegd. Er is een groot verschil tussen een weigering enerzijds en niet akkoord gaan met een overdreven verhoging. Ik ging akkoord met een kleinere opslag, maar niet met het bedrag vooropgesteld door de Rederscentrale. Bij uw aanstelling als voorzitter hebt u toch zelf de bijdrage van 50 naar 30 ct teruggebracht (of was dit toen een propagandastunt)?
Dat u mijn standpunt ter zake in verband brengt met het *'opstappen van de toenmalige voorzitter, uw eigen vriend (?)'* is toch wel heel laag.
Ik wens er daarbij op te wijzen dat ik gedurende 25 jaar lidmaatschap zonder enige onderbreking mijn bijdragen gestort heb. Het totale bedrag aan bijdragen dat ik zodoende aan de Rederscentrale geleverd heb loopt boven de 2.000.000 frank! De voorzitter kan zeker geen dergelijke prestatie voorleggen, temeer daar hij gedurende een hele tijd kon ontsnappen aan het betalen van bijdragen wegens uitvlaggen van zijn schip naar Engeland. U vergeet waarschijnlijk ook dat een aantal reders destijds op verzoek van de VRV, waarvan u voorzitter was, hun ontslag bij de Rederscentrale ingediend hebben en dat een aantal onder hen ook alle ☞



August Hertsens: 'Ik wens er daarbij op te wijzen dat ik gedurende 25 jaar lidmaatschap zonder enige onderbreking mijn bijdragen gestort heb. Het totale bedrag aan bijdragen dat ik zodoende aan de Rederscentrale geleverd heb loopt boven de 2.000.000 frank!' (foto gw)

Brieven

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

bijdragen aan de Rederscentrale stopgezet hebben, hetgeen een zekere paniek veroorzaakt heeft bij de toenmalige directie van de Rederscentrale. Over *'destabiliseren'* gesproken!

* 6de insinuatie en leugen: *'Wellicht plande u toen reeds bepaalde acties'*. De tekst van mijn artikel werd inderdaad op het secretariaat van de Rederscentrale afgegeven met de woorden: 'Als de voorzitter deze tekst niet publiceert, ga ik ermee naar HVB'. Wat is daar verkeer aan? Wat komt uw uitroep *'Hoe moedig!!'* daarbij doen? De volle waarheid ziet er als volgt uit. Drie à vier maanden na het inleveren van mijn tekst hebt u mij persoonlijk meegedeeld dat deze niet kon verschijnen in het Informatieblad. Ik heb u dan gevraagd mij de brief terug te bezorgen, samen met een brief waarin de reden van de weigering zou staan. Daar bent u niet op ingegaan en na weken wachten heb ik uiteindelijk zelf mijn tekst afgehaald. Belangrijk is het daarbij aan te stippen dat de raad van bestuur pas kennis kreeg van de zaak nàdat u plaatsing van mijn brief geweigerd had. Uw voorstelling van het gebeuren berust dus op leugens.

* Nog een leugen: *'Een volgende aanval was gericht tegen een jonge stafmedewerker'*. Ik heb deze stafmedewerker van de Rederscentrale in HVB zeker niet aangevallen. Ik heb alleen maar verwezen naar een artikel verschenen in het Informatieblad en ondertekend door de betrokkene. U tovert dat om tot een 'persoonlijke aanval'. Ik wens er verder ook nog op te wijzen dat u het Informatieblad van de Rederscentrale voor de betreffende stafmedewerker opengesteld hebt om mijn persoon aan te vallen (zie Informatieblad nr 17, dd. 15 september 1995, p 19). Een bediende de toelating geven om via het Informatieblad een bestuurslid te belasteren was in de geschiedenis van de Rederscentrale nog niet voorgekomen. Vandaar mijn ontslag!

* En een laatste insinuatie: De voorzitter van de Rederscentrale zegt dat hij zich 'om de lieve vrede' onthouden heeft commentaar te geven op mijn aantijgingen. Welke aantijgingen? Mag ik mij nog tegen een aantal zaken verzetten, ja? In elk geval kan de voorzitter van de Rederscentrale er hierbij nogmaals nota van nemen dat ik mij ook verzet tegen de vaartdagenvermindering *(zie hiervoor de andere brief van Hertsens, elders in deze rubriek, N.v.d.R.)*

Globaal gezien, mijnheer de voorzitter, zou uw reactie menselijkerwijze te begrijpen zijn, maar de uitspraken en zinsneden die u t.a.v. mij gebruikt: *schaamteloze leugen - welke duistere frustraties leiden iemand tot het spuien van dergelijke onzin - jaloersheid - bewust een loopje nemen met de waarheid - blijken van egoïsme en kortzichtigheid - een bestuurder onwaardig - het opstappen van uw eigen vriend - verwoede pogingen om de sector schade te berokkenen - storend bezoek aan de Rederscentrale - wellicht plande u toen reeds acties - hoe moedig!! - weer zo'n getuigenis van moed en waardigheid - aantijgingen...* gelijken sterk op beledigingen en getuigen van een gebrek aan opvoeding. Dáár moet u dringend meer aandacht aan besteden — en aangezien u toch zo graag zinspeelt op mijn ouderdom — zou ik zeggen: gezien uw jongere leeftijd is het nog niet te laat.

August Hertsens,
reder ter visserij

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

Rudy Barbaix:

'Wij hebben immers ook rechten en ook wij willen onze toekomst veilig stellen'

Groot was mijn verwondering toen ik het editoriaal van Bart Schiltz in het Informatieblad van de Rederscentrale van 15 februari las. Hier geldt de uitdrukking: 'Moet er nog zand zijn?'! Het stuk haalt het niveau van een roddelblaadje, niet dat van een editoriaal.

Maar, Bart Schiltz, 'als het dan toch persoonlijk wordt' (om het met uw woorden te zeggen) moet u weten dat ik mij zwaar beledig voel. Ik voel me gekrenkt als reder èn als voorzitter van de nieuwe Vlaamse Vissersbond, want uw aanval was natuurlijk ook een zet tegen onze eerste informatievergadering die op 17 februari doorging. De eerste zet was dus voor jou, nog voor het spel gespeeld kon worden.

Uit dat alles blijkt dat u de waarheid in pacht denkt te hebben. U hebt de 'neiging' elke vorm van oppositie te weren. U maakt daarbij handig gebruik van het Informatieblad van de Rederscentrale. Gelukkig bestaat ook HVB nog waarin 'andersdenkenden' hun visie kwijt kunnen: doe zo verder Flor!

Wij hebben ons verenigd in de Coöperatieve Producentenorganisatie Vlaamse Vissersbond. U kunt dat betreuren, maar weet dat ook onze Vlaamse Vissersbond opgericht werd 'onder impuls van de overheid'. 'Ieder zijn waarheid' zo luidt de titel boven uw editoriaal. Ik zou dan ook willen overgaan tot mijn waarheid.

1. De Rederscentrale Oostkust (CVO) werd volgens u ontbonden. Maar, waarom zag ik u dan onlangs nog in Heist, als afgevaardigde van diezelfde Rederscentrale Oostkust, een bloemstuk neerleggen bij het monument der zeelieden? Zou dat een niet mis te verstane wenk van uwentwege zijn? Bent u maar zeer tijdelijk de verdediger van het algemeen redersbelang?

2. Sinds enkele weken werd kustvisser Michel Hoezee opgenomen in de raad van bestuur van de Rederscentrale. Past dit in de strategie van de voorzitter die enkele weken daarvoor nog aan een aantal Oostendse kustvissers verklaarde een Zeebrugse reder te verkiezen boven ondergetekende?

3. De Vlaamse Vissersbond is een open boek en dat voor elkeen die van dichtbij of van ver iets met de Vlaamse visserij te maken heeft. Dit kan van een aantal andere organisaties niet gezegd worden. Welke macht zal de 'niet meer bestaande' CVO nog blijken uit te oefenen? Welke macht zal de VRV in de toekomst nog blijken uit te oefenen?

4. U beweert dat er nooit een vergadering afgelast werd waarop ik (al dan niet) in het bestuur van de Rederscentrale zou verkozen worden. Wij hebben het over de vergadering die in het Informatieblad werd aangekondigd op 31.08.1995 en zou doorgaan in navolging van de algemene vergadering van 24.08.1995. Deze geplande vergadering werd inderdaad afgelast. De reden ligt voor de hand. Voor de S.V. moet immers de helft van het geplaatst kapitaal in ledenaantal vertegenwoordigd zijn, willen de statuten gewijzigd kunnen worden. Ondanks een groot aantal telefonisch verzamelde volmachten werd dat quotum op de eerste vergadering niet bereikt. Men vergat daarbij zelfs even dat volmachten, willen ze geldig zijn, minstens drie dagen voor de vergadering per aangetekend schrijven verstuurd moeten worden. Dat daar op die manier een democratisch verkozen bestuur uit kwam, is natuurlijk onzin. Ik werd dan ook na deze vergadering door de Rederscentrale gecontacteerd en men legde mij (in de aanwezigheid van twee andere kustvissers) uit dat we ons geen zorgen moesten maken: de eerste vergadering bleek inderdaad ongeldig te zijn, een tweede zou binnen afzienbare tijd georganiseerd worden en wij konden ons alsnog kandidaat stellen voor het bekomen van een bestuursmandaat. Dit zijn ☞

Brieven

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

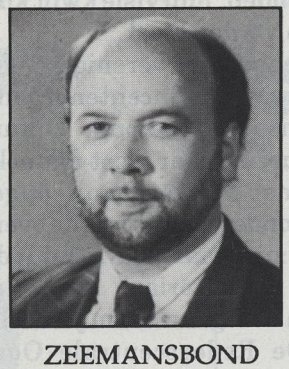
de feiten over de vergadering die dus wel degelijk gepland werd èn afgelast.
Op 13.06.1995 werd ik al door de 'bootsjowers' naar voor geschoven als hun vertegenwoordiger. Als zodanig vonden wij het nodig dat ik op de bestuursvergaderingen aanwezig zou zijn. Dat dit voorlopig als waarnemer zou gebeuren kon geen bezwaar zijn... ware het niet dat het stilaan duidelijk werd dat er gelobbyd werd om mij uiteindelijk niet te laten verkiezen. Het vlug bij elkaar harken van volmachten op de ongeldig verklaarde vergadering versterkte dat vermoeden. Het gewicht van 23 geldige volmachten vanwege de kustvissers kon daar zelfs niet beletten dat mijn kandidatuur voor een bestuursmandaat (ongeldig) weggestemd werd.
5. Dat het betreffende editoriaal het daarbij heeft over mijn 'imago' en over de vraag of ik sympathiek dan wel antipathiek overkom is volstrekt naast de kwestie. Is de schrijver van dat editoriaal er zeker van dat hij sympathiek overkomt bij de collega's? Is de houding van sommige bestuursleden ten aanzien van mijn kandidatuur ingegeven door mijn al dan niet sympathieke verschijning of hebben degenen gelijk die mij (in het bijzijn van getuigen) verklaard hebben dat sommige bestuursleden in de loop van de jaren zo gehecht geraakt zijn aan hun mandaat dat zij te allen prijze willen vermijden dat iemand anders op hun plaats komt zitten.
Ben ik 'ambitieus'? Wel ja, ik heb de ambitie om voor onze visserij, die een ware crisis doormaakt, mee naar een oplossing te zoeken... één waarin elke reder zich ten volle herkent. Ben ik 'ambitieus'? Wel ja, ik wil een organisatie uitbouwen waarin de reders elkaar kunnen vinden. Ben ik een 'slechte verliezer'? Wel ja, omdat mij de kans ontnomen werd om deze ambities waar te maken binnen de schoot van de Rederscentrale.
Bart, u bent het die de reders door uw discriminerend optreden schrik aanjaagt, u zet (bijvoorbeeld met het redersfonds) mensen onder druk, u tracht de moeizaam verkregen eenheid van de kustvissers te breken. Daarbij deinst u er zelfs niet voor terug om uw negatieve mening over mijn persoon te verspreiden op vergaderingen waar ambtenaren en politici aanwezig zijn.
6. Wat de kustvissers, de quota en de groepvorming betreft. Inderdaad, de kustvissers van Oostende waren er als eersten bij om dit systeem toe te juichen. Wij hebben immers ook rechten en ook wij willen onze toekomst veilig stellen. Wat mij echter opvalt is dat de visserij *door anderen* telkens onderverdelingen krijgt die *hen* goed uitkomen. Zijn er i.v.m. de quota alleen maar vaartuigen van meer en vaartuigen van minder dan 300 pk of is er nu ineens ook het onderscheid van 'trapvissers', 'dagjesvissers', 'garnaalvissers', 'bootsjowers' en 'eurokotters'. Laten we terzake dus vooral duidelijk zijn: een kustvisser heeft wel degelijk de capaciteit om de hem toebedeelde quota op te vissen. Als hij gedurende een deel van het jaar niet op een bepaalde soort jaagt, wil dat niet zeggen dat hij niet het recht zou hebben dat te doen. Met andere woorden: het betreft hier een vrije keuze die hem niet in zijn rechten mag schaden. Waarom zou aan dit recht getornd moeten worden? Om deze quota door te sluizen naar andere vaartuigen, eventueel zelfs naar het vlootsegment van vaartuigen van meer dan 300 pk? Waar zult u overigens de pk halen om de 1200 pk-grens te doorbreken? Bij de dan zeker niet meer renderende kleintjes ? En dat terwijl diezelfde kleine, veelal jonge, reders vandaag nog steeds wachten op een initiatief dat ook hen door de crisis helpt, want u mag dan wel uitroepen dat de zee voor hen nog altijd vrij is, ook zij hebben het vandaag zeer moeilijk. Het is al te gemakkelijk om de negatieve consequenties van uw beleidskeuzen op de rug van anderen te leggen. U zegt dat het ons om geld te doen is, maar u weet zo goed als iedereen dat de quota (doordat ze aan het vermogen gekoppeld worden) onvermijdelijk een geldwaarde krijgen. Is het overigens niet zo dat binnen de Rederscentrale nu reeds een waarde op de pk's gekleefd wordt?
Ik heb deze brief met tegenzin geschreven. Maar ik wil de visserijgeschiedenis niet ingaan als de grote boeman! Ik heb nobele bedoelingen met de sector. Alstublieft Bart, maak van uw organisatie een open huis, waarin elke reder zich terugvindt, waarin elkeen de kans krijgt zijn ideeën te verdedigen. Ikzelf blijf inmiddels tot collegiale samenwerking bereid.

Rudy Barbaix,
voorzitter Vlaamse Vissersbond

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

BTB

Secretaris
Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND

ABVV

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

ONDERZOEK

Gezonder? Ongezonder?

Noordzee-vis wordt almaar gezonder

BREMERHAVEN — De vis in de Noordzee worden gezonder. Of het nu om schol, kabeljauw, schelvis of wijting...

Noordzeevis aangetast door pesticiden uit VS

Nauwelijks een maand geleden was er het grote nieuws dat de Noordzeevis almaar gezonder werd. Of het nu om schol ging of kabeljauw, schelvis of wijting... het percentage zieke vissen bleek zeer laag te zijn en het bléét zelfs in dalende lijn gaan. Dat was niet het bericht van een of andere producentenorganisatie die desperaat op zoek ging naar goed nieuws om de sector een impuls te geven. Neen, dat was het resultaat van een wetenschappelijk onderzoek. Het werd uitgevoerd door gespecialiseerd personeel aan boord van de 'Walther Herwig II', een vaartuig voor wetenschappelijk onderzoek.

Ook uit onderzoek van het Belgische Rijksstation blijkt dat de Noordzeevis kerngezond is, zo wisten een aantal kranten te melden, althans wanneer men zich beperkt tot de aanwezigheid van zware metalen in de vis.

Een maand later blijkt dan weer dat andere onderzoekers meetbare concentraties van giftige pesticiden in Noordzeevis aantreffen. Het betreft toxafeen, een produkt dat zeer geschikt is voor het bestrijden van landbouwplagen, maar dat omwille van zijn giftigheid ten onzent niet gebruikt mag worden. In Nicaragua en Mexico daarentegen bestaat dit verbod niet. Daar besproeien vliegtuigen de gewassen uitgebreid met het zootje. Bijlange niet alles komt daarbij op de grond terecht. Maar liefst de helft wordt meegenomen door luchtstromen. En zo komt die toxafeen uiteindelijk zelfs in de Noordzeevis terecht, weliswaar nog niet in gevaarlijke concentraties voor de mens, maar toch... Paul Hagel van het Nederlandse Rijksinstituut voor Visserij-Onderzoek: *'Die luchtstromen laten de stof om de een of andere onduidelijke oorzaak weer los ter hoogte van de zestigste graad noorderbreedte.'* Sinds enkele jaren zijn concentraties van het goedje meetbaar geworden in vissoorten die in het noordelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan en inde Noordzee leven. Paul Hagel: *'Gevaarlijk zijn deze concentraties voor de volksgezondheid nog niet, maar ze noodzaken ons wel om de situatie op de voet te volgen'.*

Dat dergelijke feiten de visconsumptie sterk beïnvloeden mag blijken uit het feit dat het bericht in Duitsland leidde tot drastische maatregelen: daar mag nog maar 0,1 milligram toxafeen per kilogram visvet aangetroffen worden. Duizenden kilo's werden er afgevoerd omdat ze die zeer strenge normen overschrijden. Na de berichten daalde de visconsumptie in Duitsland ook nog spectaculair.

In België wordt door het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende geen onderzoek nar toxafeenconcentraties verricht, ook al omdat één test ongeveer 100 000 frank kost.

NEDERLAND

Van Voorden Reparatie breidt service uit

In 1996 zal Van Voorden Reparatie drie nieuwe vestigingen toevoegen aan haar internationale netwerk voor de reparatie van scheepsschroeven. De vestigingen komen in België, Duitsland en Engeland, respectievelijk in februari, maart en mei. Met de uitbreiding komt het aantal reparatievestigingen op 18. Daarvan zijn er 7 in Nederland gevestigd en 11 in het buitenland, verspreid over de EU-landen, Oost-Europa en Zuid-Amerika.

In België werkt Van Voorden Reparatie nu ook samen met De Nieuwe Scheldewerven uit Rupelmonde. Deze werf, gelegen langs de Schelde, is gespecialiseerd in de reparatie van binnenvaartschepen. Daar werken 80 mensen. De arbeiders van De Nieuwe Scheldewerven volgen eerst een training bij de hoofdvestiging van Van Voorden Reparatie in Zaltbommel. Die training richt zich in hoofdzaak op de specifieke reparatietechnieken die Van Voorden toepast en op de kwaliteitswaarborgsystemen waaronder ze werkt.

MIDDELLANDSE ZEE

Algen eten alles op

De allesvretende alg met de bijna onuitspreekbare naam caulerpa taxifolia, die in 1984 voor het eerst in de Middellanse Zee werd gesignaleerd, vermenigvuldigt zich steeds sneller, ondanks verwoede pogingen om de aangroei in te dammen. Franse wetenschappers hebben ter zake de alarmklok geluid. Volgens cijfers van de universiteit van Nice bedekken de algen nu al een oppervlakte van meer dan 1500 ha. *'Het ergst getroffen gebied, van Menton tot Cap d'Ail, is momenteel met een monotone caulerpa-taxifoliamassa bedekt'*, zei professor Alexandre Meinesz in het Franse dagblad Le Monde. De tropische algen werden twaalf jaar geleden voor het eerst opgemerkt voor de kust van Monaco en zouden zich nu al tot op een diepte van dertig meter hebben genesteld. De door algen getroffen gebieden worden jaarlijks twee- tot driemaal groter.

In samenwerking met het Franse instituut voor oceanologie en een 600-tal duikersclubs werden alle getroffen gebieden in kaart gebracht: van de Balearen en Sicilië over Elba tot Split en Rijeka. De algen zijn uiterst giftig en vernietigen alle leven dat zich in hun buurt bevindt. Ze dreigen dan ook een groot aantal ecosystemen in de Middellandse Zee te vernietigen. Een efficiënte bestrijdingstechniek is er nog niet.

GROOT-BRITTANNIE

Vissende spionnen en spionerende vissers

Uit de goeie oude tijd van de koude oorlog herinneren we ons talrijke berichten over Russische spionagetreilers die zo'n beetje overal ter wereld opdoken waar nieuws gevist kon worden. Hun visnetten mochten er dan al losjes bijgehangen hebben, hun meetapparatuur des te steviger.

Nu hebben ook de Britten erkend dat sommige treilers die indertijd in de omgeving van Rusland visten twee, soms drie spionnen aan boord hadden die dat soort 'gevoelige meetapparatuur' moesten bedienen. De mannen van de Britse inlichtingendienst waren aangemonsterd als vissers en gedroegen zich aanboord ook als dusdanig. Indien de Russische (visserij?)inspectie aan boord kwam dan kon de meet- ☞

apparatuur snel in verzwaarde zakken over boord gezet worden (dp).

IJSLAND

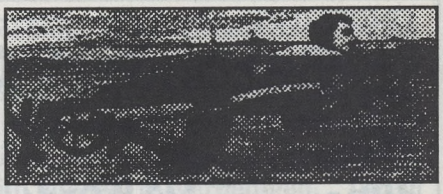
Beurs zit al goed vol

De organisatoren van de tweejaarlijkse *'Icelandic Fisheries Exhibitions'* melden ons dat de organisatie van de beurs weer eens naar wens verloopt. Het evenement dat te Reykjavik doorgaat van 18 tot 21 september kan alvast rekenen op veel belangstelling van exposanten. Drie van de vijf hallen zijn reeds volgeboekt. John Legate die de tentoonstelling in 1984 opstartte zegde terzake: *'We hebben nog nooit meegemaakt dat er zo vroeg respons kwam. Volgens mij heeft dat alles te maken met het buitengewone succes van de beurs in 1993 en met de opleving van de IJslandse economie'.*
Meer informatie over deze beurs vindt u bij de zeer sympathieke Patricia Foster van Nexus Media Ltd. Zij werkt op de Top Flour van het adres 84 Ken Road in Richmond Surrey, TW 9 ZPQ in Engeland.

NOORWEGEN

Bemesting van de zee

Noorse wetenschapsmensen en de kunstmestfabrikant en zalmproducent Norsk Hydro willen in 1998 een klein deel van de Noorse Zee bemesten met stikstof en fosfaat. Het onderzoeksprogramma heet Maricult (afkorting van Marine Cultivation). Zij hebben daarvoor hun oog laten vallen op een gebied langs de Noorse kust net ten noorden van de 62e breedtegraad. Het experiment zal drie weken in beslag nemen en tegelijkertijd uitgevoerd worden in de Middellandse Zee en in de buurt van de Canarische eilanden.
De onderzoekers willen weten of door het bemesten van de zee de produktie verhoogd kan worden. Zij hebben daarbij vooral oog voor zalm, heilbot, zeekreeft, mosselen en krab. De milieubeweging, maar ook veel andere onderzoekers zijn uitermate sceptisch over het experiment, omdat het ecosysteem van de zee erdoor verstoord kan geraken.
Het onderzoek krijgt steun van de Noorse regering en de Europese Unie. De bedoeling is dat door de bemesting met stikstof en fosfaat de groei van plankton gestimuleerd wordt. Omdat



plankton de belangrijkste voedingsbron voor vissen en andere levende organismen in zee is, zou de bemesting moeten zorgen voor meer vis.

WERELD

Brusselle omnipresent

De lier- en stuurgroepfabrikant Brusselle uit Nieuwpoort blijft greep hebben op de wereldmarkt. Momenteel wordt daar een nieuwe lier gebouwd van 17 meter lang en 4 meter hoog, bestemd voor een Nederlandse supertreiler die momenteel op de YVC-IJsselwerf vorm krijgt. Onlangs werd ook een lier geleverd aan de IJslandse hektreiler 'Freri'. Ook de nieuwe IJslandse fabriekstreiler 'Güdbjorg kreeg netlieren van de Belgen.
Verder wordt in de loop van de eerstvolgende maanden een stuurgroep geleverd aan een 105 meter lange Spaanse tonijnenjager, de 'Albacora' die momenteel op een werf te Vigo gebouwd wordt. (dp)

Niet bezorgde of verkeerd gebuste exemplaren van dit tijdschrift terug bezorgen aan HVB, p/a F. Vandekerckhove, Dorpstraat 121, 8450 Bredene.