

*** willy van waes:
controle kan alleen in eigen land
* waar gaan we naartoe:
een visserijles voor de wereld
* waar gaat die vis naartoe:
vloot laat zich niet vlaams verankeren
* waar gaat dat geld naartoe:
financiële steun voor vissector
* een vraag beantwoord:
blijft *hand in hand* bestaan?
* en verder, zoals steeds:
weinig polemieek en veel folklore**



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

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

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB

63

HET VISSERBLAD

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 M.A.R. Cloy

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

NIEUW! Redactie, publiciteit en alle correspondentie naar HVB,
p/a Dorpstraat 121,
B-8450 Bredene.

Tel. en fax: 059/32 55 59

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

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

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

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

Omslagfoto: Guido Walters



Wielersport en visserij

HIER EN DAAR wordt vandaag veel drukte gemaakt over het verdwijnen van de zogenaamde woordcultuur. De jonge mensen lezen niet meer, zo zegt men dan. En het is waar: ikzelf kon nog niet goed spellen of ik probeerde al de krant te lezen. Dat had echter minder met woordcultuur

te maken dan met mijn passie voor de wielersport. De klassiekers, de legendarische rondes, de nationale en de wereldkampioenschappen, ik volgde het allemaal en ik was nauwelijks zeven.

Dat doet er mij aan denken: de wielersport, dat was één en al stabiliteit in die tijd. De 'tubes' werden wel iets dunner en zo ook het 'frame', maar fundamenteel bleef alles zoals 't was. De helden veranderden wel eens van 'achternaam' (Rik Vansteenbergen werd bijvoorbeeld Rik Van Looy) of van voornaam (terwijl Planckaert dan steeds de 'achternaam' bleef), maar voor de rest bleef alles zoals het altijd al geweest was. (Tegen zweren en andere ontstekingen legden de renners een biefstuk op hun zadel en 's avonds aten ze die biefstuk op.)

Wat waar was voor de wielersport, was ook waar voor andere sferen van de menselijke bedrijvigheid. Neem nu die fameuse woordcultuur. Er was nauwelijks behoefte aan nieuwe schrijvers in die tijd. Wij lazen 'De Leeuw van Vlaanderen', zoals ook onze ouders dat boek gelezen hadden en onze grootouders. Dat bleef van vader op zoon gewoon een boeiend verhaal.

Maar opeens is alles veranderd. Mijn zoon denkt dat 'De Leeuw van Vlaanderen' een attractie uit Sunparcs is. En de jeugd mag dan wel niet meer lezen, ze schrijft zich te pletter, want om de drie jaar dient zich een nieuwe generatie schrijvers aan. Ook de wielersport is onherkenbaar geworden. Wielen blijken geen spaken meer te hebben en het legendarische ossekopstuur heeft velerlei vormen aangenomen. Biefstuk is nu uit den boze, want het is uit spaghetti dat de kracht gehaald wordt. Valhelmen doen de renners gelijken op marsmannetjes en regelmatig (en dat is toch wel het strafst van al) wordt de Ronde van Frankrijk door een Amerikaan gewonnen.

Zo zal het binnenkort ook in de visserij zijn. Eerst gebeurt er een hele tijd schijnbaar niets. Een treiler is een treiler en zelfs met al die nieuwe apparatuur blijft het treilen geblazen, zoals vissers dat al vele jaren plegen te doen. Maar opeens begint het. Uit Nederland komt het bericht dat de elektrische visserij ei zo na op punt staat. Een Oostendse scheepswerf zegt een schip te willen bouwen dat evengoed op paling jaagt als op tong, een nieuw Nederlands-Belgisch vaartuig doet het met de boomkorren, maar is ook uitgerust voor de snurrevaadvisserij (*), in Noorwegen probeert men de zee te bemesten en de Belgische Rederscentrale zoekt kandidaten voor een experimentele diepwatervisserij op niet-gequoteerde vissoorten.

Al deze seinen, gekoppeld aan het steeds strenger quotabeleid van een alomane Europese Unie, wijzen erop dat de visserij binnen afzienbare tijd grondig veranderd zal zijn. Alle zekerheden worden momenteel aan een onderzoek onderworpen en achteraf zal blijken dat er geen zekerheden meer zijn.

Flor Vandekerckhove

(* Zie elders in dit blad

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.

350 miljoen frank steun voor de vis(serij)sector

INVESTERINGSDOSSIEREN VAN NEGENTIEN visverwerkende bedrijven, zes nieuwe vissersvaartuigen en acht moderniseringprojecten kunnen rekenen op een stevige Vlaamse en Europese subsidiëring. De Vlaamse overheid subsidieert deze investeringen voor een bedrag van 170 miljoen. De Europese gemeenschap komt met 180 miljoen over de brug. De totale betoelaging bedraagt 350 miljoen frank voor 1,55 miljard investeringen (een gemiddelde subsidie van maar liefst 23 %).

De goedgekeurde projecten, waarvan er al enkele afgewerkt of in uitvoering zijn, kaderen in een investeringsprogramma voor de vis(serij)sector die voor Europese subsidiëring in aanmerking komen. Voorwaarde is dat ze ook van lokale steunmaatregelen kunnen genieten. Vlaams minister van Economie, KMO, landbouw en Media, Eric Van Rompuy, heeft vroegere toezeggingen voor de vis(serij)sector nu ook goedgekeurd. De Vlaamse overheid trok voor de ingediende projecten 170 miljoen frank uit. Omdat hierdoor aan een essentiële voorwaarde is voldaan past de Europese overheid een vergelijkbaar bedrag bij.

Vier categorieën

De projecten zijn op te delen in vier categorieën:

- investeringen voor de visverwerkende nijverheid (investeringsbedrag: 953 miljoen frank);
- modernisering van de vloot (568 miljoen frank);
- uitrusting van de vissershavens (investeringsbedrag: 18 miljoen frank);
- subsidiëring van vispromotie.

De meeste dossiers zijn trouwens afkomstig van de visnijverheid (19 dossiers). De twee belangrijkste projecten komen van NV Pieters Visbedrijf uit Brugge dat 500 miljoen wil pompen in twee nieuwe initiatieven.

Nieuwbouwvaartuigen

Voor de modernisering van de vloot komen zowel nieuwbouwdossiers als moderniseringprojecten in aanmerking. Zes aanvragen hebben betrekking op nieuwe vaartuigen en acht op modernisering. De totale investering in nieuwe vaartuigen belooft 525 miljoen frank. Details over de betoelaging per project werden niet bekend gemaakt. Het gaat om volgende zes vaartuigen, waarvan er reeds enkele in bedrijf zijn:

Vaartuig	bedrag (x 1000 frank)
Z.97 Jeanne (BVBA Jeanne)	107.100
Z.69 Atlantis (BVBA Rederij De Kaper)	126.500
Z.474 Limanda (NV Rederij Argo)	60.300
N.350 Ingrid (NV Semper Confidens)	71.500
Z.45 (BVBA Blue Angel)	128.500
Z.82 (BVBA Saint-Antoine)	31.000
Totaal	524.900

De som van de moderniseringswerken aan bestaande vaartuigen bedraagt 43 miljoen frank. Het gaat om projecten van volgende acht vaartuigen:

Vaartuig	bedrag (x 1.000 frank)
Z.70 Marleen (BVBA Rederij Marleen)	7.250
Z.568 Venus (BVBA Rederij De Zeespiegel)	5.134
Z.34 Northern Sky (BVBA Sunrise)	3.108
Z.91 Noordhinder (BVBA De Noordhinder)	4.327
O.369 Kon. der Engelen (F.V. Verleene M. & A.)	7.732
O.33 Marbi (NV Rederij Marbi)	2.174
Z.121 Deborah (BVBA Seabird)	5.872
Z.63 Thalassa (BVBA Moby Dick)	7.000
Totaal	42.597

Voor de nieuwbouw en de aanpassingswerken kon de Vlaamse overheid geen verplichtingen opleggen om de werkzaamheden door Belgische scheepswerven te laten uitvoeren.

Er werden tenslotte ook twee dossiers aanvaard die betrekking hebben op de uitrusting van de vissershavens:

Fishing Equipment: investering: 9.757.000

BVBA Zeemansblik: investering: 8.360.000

Tenslotte genieten ook twee promotie-actie's van de VLAM, eveneens van de subsidiestroom. (gw)

Vissershulde te Oostende

Op maandag 8 april gaat te Oostende de traditionele 'Dag der Zee-lieden en de daaraan gekoppelde Vissershulde door. Na de herdenkingsmis trekken de genodigden om 10,30 u in een manifestatie op naar het monument der zeelieden op de Oostendse Zeedijk. Daarna volgt nog een receptie in het PMI (de vroegere stedelijke visserijschool John Bauwens).

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Nieuwe N.350 Ingrid is polyvalente Eurokotter

VORIGE MAAND BERICHTTEN we reeds over de overdracht van het nieuwe vissersvaartuig N 350 (HVB III 1996 pag. 15). Ook meldden we toen reeds dat de nieuwe N.350 Ingrid uiteindelijk geen traditionele Eurokotter geworden is. De opdrachtgevers wilden namelijk een vaartuig dat voor verschillende visserijen inzetbaar was. De N.350 is een multifunctioneel vaartuig, geschikt voor zowel de boomkor-, de garnaal-, de rondvis- (ook in span) en de snurrevaadvisserij met de Deense zegen (zakzegen).

Zoals reeds gemeld is het casco (kiel gelegd in 1993) het laatste werkstuk van de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp. Het casco was oorspronkelijk bedoeld voor de vervanging van de N.350 *Collette* die in juli 1991 zonk aan de Nieuwpoortse kaai en als verloren werd beschouwd. De opdrachtgever kon echter zijn verplichtingen niet nakomen, waardoor de onafgewerkte stalen romp bij een nieuwe eigenaar terecht kwam.

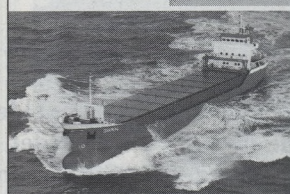
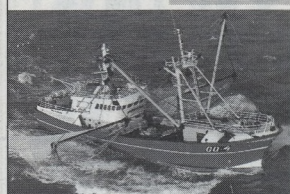
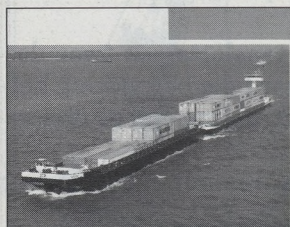
Na enige aanpassingen van de plannen kwam er een mooie Eurokotter

met gesloten achterdek te voorschijn. Het nieuwe vaartuig heeft ondertussen de proefvaarten doorstaan en ontving zijn zeebrief (19.2.96). Het vaartuig staat geregistreerd in Nieuwpoort en is eigendom van de rederij *Semper Confidens NV* met zetel in de Zonnebloemstraat te Knokke-Heist. De zaken van de rederij worden behartigd door Nicole Witgeers die ook optreedt voor de mede-eigenaars uit het Nederlandse Wieringen.

Niet alledaags

De bouw van de nieuwe Eurokotter

was toevertrouwd aan de Zeebrugse Scheepswerven NV (Joël Verheye NV uit Zeebrugge en Machinefabriek Padmos uit Stellendam). Door toevoeging van een aantal technische snuffjes is de N.350 uiteindelijk een niet-alledaagse kotter geworden. Padmos ontwikkelde in samenwerking met een Deense lierspecialist een speciale vislier waarvan de twee delen door afzonderlijke hydromotoren worden aangedreven. Om de inhaalsnelheid van de snurrevaadlijnen zie kaderstukje) optimaal te laten verlopen zijn de hydromotoren computergestuurd. Het ombouwen van de snurrevaadvisserij naar de boomkorvisserij of omgekeerd vergt zowat een dag werk. Het ligt in de bedoeling om de snurrevaad-visserij uit te oefenen in de Noordzee van maart tot september. Deze visserij heeft het voordeel dat veel ongequoteerde vis wordt gevangen van bijzonder goede kwaliteit.



DE
INTERNATIONALE
VAKBEURS
VOOR
BINNENVAART,
VISSERIJ
EN
ZEEVAART

26 - 30 NOVEMBER
1 9 9 6



RESERVEER NU UW STANDRUIMTE!

Als vakbeurs is BiVi uitgegroeid tot een onbetwist marktleider. Naar aanleiding van de verkoopsuccessen tijdens en vlak na BiVi '94 heeft 94% van de 380 exposanten spontaan te kennen gegeven in 1996 absoluut weer van de partij te zijn. Deel mee in het succes van een geslaagde beursformule en reserveer zo snel mogelijk uw favoriete standruimte.

Voor reserveringen en/of informatie:

Ahoy! Rotterdam N.V.

Mevrouw P. van der Mout

tel.: +31 (0)10 4104418 of fax: +31 (0)10 4818536.



De wisselbare touwtrommels staan op het dek tussen de stuurhut en de mast. Om dit mogelijk te maken moest het visruimluik verplaatsbaar zijn.

Padmos ontwierp een aangepaste nettenrol, waarbij met beide hydraulische trommels afzonderlijk kan gehaald en gevierd worden. De bediening geschiedt vanuit het stuurhuis.

Meer trekkracht

De N.350 heeft een Mitsubishi-motor met een vermogen van 300 pk aan boord. Om met dit toegestane vermogen de grootst mogelijk trekkracht te realiseren viel de keuze op een Masson-keerkoppeling met een reductie van 11,68:1.

De Bronial Van Voorden-schroef werd geplaatst in een Hodi-straalbuis van 2.320 mm, een combinatie die een trekkrachtverbetering van 25 procent oplevert ten opzichte van bestaande Eurokotters met straalbuizen van 1.520 mm.

Voor de optimale bewaking van de viskwaliteit zijn eveneens voorzieningen getroffen. In het visruim zijn twee stortkeeen (ruimten waarin de vis in het ijs wordt gelegd) aanwezig. Om de vis zo snel mogelijk op de juiste koeltemperatuur te brengen wordt de vangst rechtstreeks van dek in de keeën gestort om vervolgens in kisten met ijs te worden gemengd. Om steeds over voldoende ijs te beschikken is een 2-tons ijsmachine aan boord.

Het vaartuig beschik ook over een zoetwaterbereider omdat omwille van de stabiliteitsvereisten onvoldoende zoetwater in de bunkers kan. (gw)

Technische steekkaart N.350 Ingrid

L.O.A.: 23,90 m.

Lengte op ll.: 21,00 m.

Breedte: 6,00 m.

Holte: 2,60 m.

Hoofdmotor: Mitsubishi S6A 300-3

Vermogen: 300 pk bij 1.530 tr./min.

Hulpmotoren (2): Mitsubishi

- type 6D22TC - 300 pk bij 1.500 tr./min.

- type 6D14T - 114 pk bij 1.500 tr./min.

Keerkoppeling: Masson RCA 601

(red.: 11,68:1)

Schroef: Van Voorden (2.300 mm)

Straalbuis: Hodi (2.320 mm)

Generatoren: Van Kaick

Vislier: Padmos

Nettenrollen: Padmos

Tuigage: Fishing Equipment Zeebrugge

Brandstofbunkers: ca 10.000 l.

Watertanks: 4.000 l.

Nautische apparatuur: Ines

Pneumatische afstandsbediening:

Sempress

Koel- en ijsmachine: Friopack

Reddingsvlotten: SKB

Ontwerper en afbouwer: Zeebrugse

Scheepswerven NV

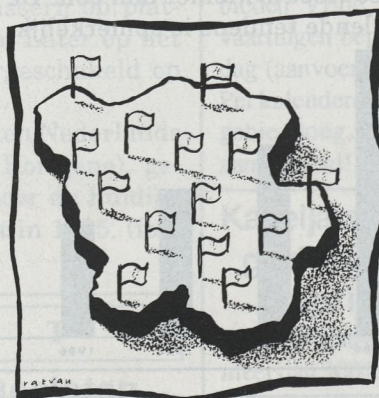
Casco: West-Vlaamse Scheepswerven NV

Eigenaar: Semper Confidens NV,
Knokke-Heist

Snurrevaadvisserij of vissen met de zakzegen

Een zegen is een net waarmee de vis omsingeld wordt. We maken onderscheid tussen de Deense zegen of snurrevaad en de ringzegen of purse-seine.

De snurrevaad is een "zakzegen", een net voorzien van zeer lange vlerken. Op de visgrond gaat het vaartuig voor anker. Aan de ankerketting wordt een tros bevestigd waarvan het uiteinde voorzien is van een boei en Schotse blazen. Aan de tros wordt een vislijn vastgemaakt. Het vaartuig legt de lijn in een grote bocht stroomafwaarts uit, schiet het visnet aan en keert met de tweede vislijn aan de andere vlerk terug naar de ankerplaats. De vislijnen worden langzaam ingehaald waardoor de vis die zich tussen de vislijnen bevindt in het net wordt gedreven. De ringzegen (purse-seine) is een net dat door vlotters aan de bovenzijde van het net drijvend wordt gehouden. Het uitzetten van het net gebeurt bij een cirkelvormige koers van het vaartuig rond een school vissen. Zodra de ringzegen om de school is aangebracht wordt het net onderaan dichtgetrokken. De diameter van het gesloten net kan vele tientallen meters bedragen.



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 ?

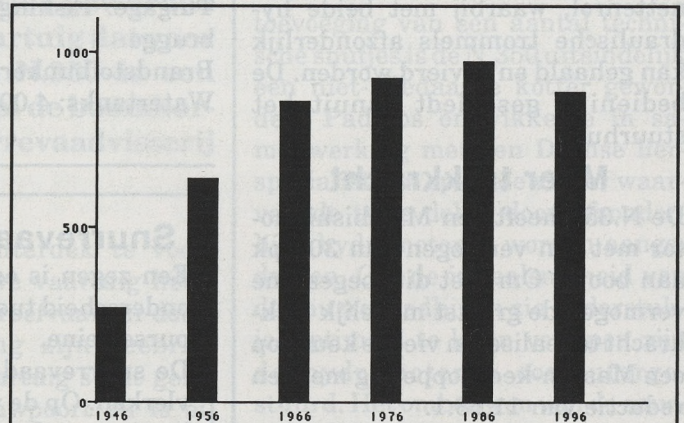
BBL

Steeds kleinere Vlaamse vissersvloot met steeds sterkere vaartuigen

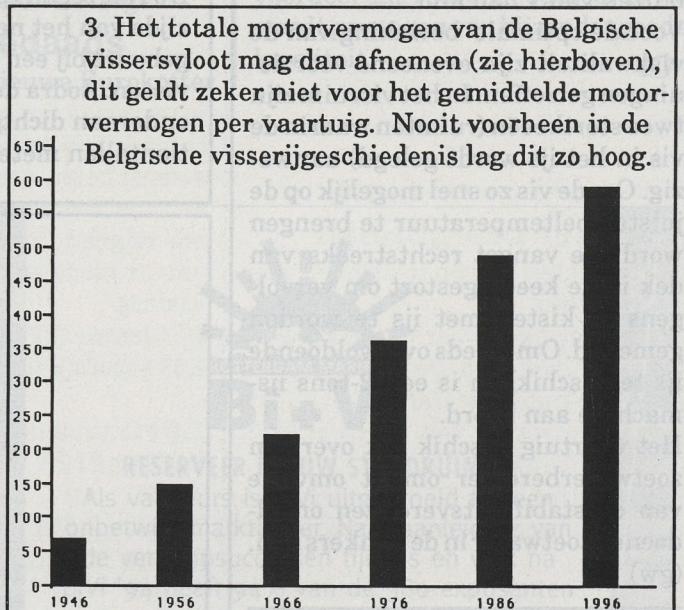
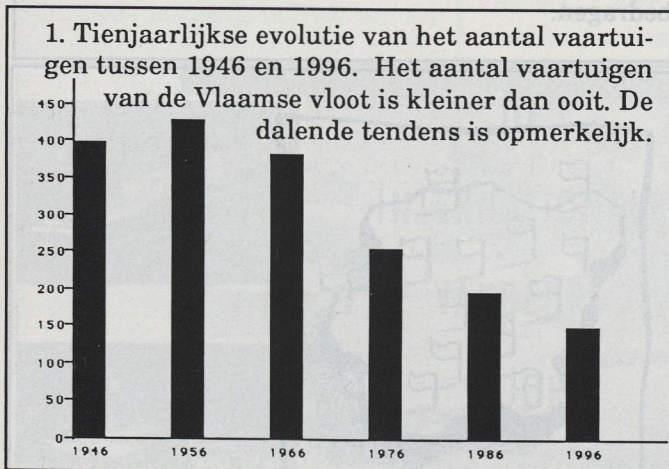
Het totale motorvermogen van de Vlaamse vissersvloot was het grootst in 1992 met 108.446 pk. Sindsdien is het teruggevallen tot 88.696 pk (-18 %) in 1996 (zie ook grafiek 2).

Uit de cijfers is af te leiden dat het gemiddelde vermogen per vaartuig voortdurend toenam (zie 3). Ondanks het wegvallen van een kwart van de vaartuigen (zie ook grafiek 1) de laatste vijf jaar is het gemiddelde vermogen per vaartuig niet gedaald maar voortdurend toegenomen (1992-1996 = + 12 %), wat meteen aantoonst dat vooral kleinere vaartuigen verdwenen zijn. (gw)

Jaar	aantal	tot. pk	gem. pk
1939	510	27.608	69
1956	430	63.913	149
1966	383	85.901	224
1976	255	92.566	363
1986	197	97.566	492
1991	201	104.843	522
1992	205	108.446	529
1993	182	100.491	552
1994	170	95.030	559
1995	166	93.476	563
1996	150	88.696	591



2. Het totale motorvermogen van de Vlaamse vissersvloot nam tot 1992 almaar toe (in de grafiek werden 1946 - 1956 - 1966 - 1976 - 1986 en 1996 als referentiepunten genomen), na 1992 begon het vermogen onder druk van het MOP af te nemen en haalt nu nog nauwelijks het peil van de vloot in 1966.



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

Modernisering garnaalkoning O.62 Dini voltooid



De aanpassingswerken aan boord van het Oostendse garnaalvaartuig O.62 *Dini*, zijn voltooid. Omdat nieuwbouw financieel geen haalbare kaart is voor de kustvissers (een Eurokotter kost minimaal 40 miljoen frank en verhoogt de druk op de gequoteerde vissoorten) werd gekozen voor een drastische vernieuwbouw.

Vier jaar geleden kreeg de O.62, die toen nog *Seabird II* heette, een verlengstuk van 2,86 meter tussen het visruim en de machinekamer. Ook het stuurhuis werd vervangen door een brug in aluminium, er kwam een nieuwe motor Mitsubishi 300 pk en een viertrommelige hydraulische vislier aan boord. De werken werden in 1992 uitgevoerd door de Zeebrugse Scheepswerven NV (Joël Verheye en Padmos) op de scheepswerf Van Duivendijk in Bruinisse. De werkzaamheden namen drie maanden in beslag. Eigenaar Luc Bogaert verving toen ook de naam *Seabird II* door *Dini*, de naam van zijn dochttertje.

Vier jaar later volgde de vernieuwing van het visruim. Er kwam een stalen vloer en een aantal dubbele huidplaten werden verwijderd en door nieuwe vervangen. Het visruim kreeg een aangepaste isolatie, een nieuwe koelinstallatie en er kwam een ijsmachine met een dag-

capaciteit van 1200kg aan boord. Ook deze werkzaamheden vergden twee maanden tijd en waren begin maart voltooid. De O.62, die vorig jaar de Oostendse 'Garnaaltrofee' binnenhaalde, kwam een paar weken geleden opnieuw in de vaart. De bemanning bestaat uit *Luc Bogaert*, *Marcel Rau* en *Peter Vercnocke* die momenteel de dagvisserij op plat- en rondvis bedrijven. Later op het jaar wordt dan overgeschakeld op de garnaalvisserij.

De O.62 is een gewezen Nederlands vaartuig (KG.2 uit Kortgene), gebouwd in 1963 en door de huidige eigenaar aangekocht in 1985. (foto gw)

Q U O T A

Skagerrak gesloten voor schol en kabeljauw

Bij het ruilakkoord met Denemarken werden alle Belgische vangstquota in het Skagarrak (Ices-gebied IIIa) afgestaan. Daarom is het Skagerrak sinds 1 maart gesloten voor visserij op schol, kabeljauw en schelvis.

Ons land beschikte over 70 ton schol (1% van het totale scholquotum) en 60 ton kabeljauw (1,15%) in het Skagerrak. In ruil werd 140 ton Noordzeeschol en 100 ton andere soorten in de Noorse zone.

Ruil met Nederland levert 50 ton zwarte koolvis op

Een bescheiden quotaruil met Nederland leverde onze visserij 50 ton zwarte koolvis in de Noordzee op. Daarmee verhoogt het quotum tot 180 ton, waarvan 50 ton in Icesgebied Vb (Faroër) mag gevangen worden.

In ruil voor de 50 ton zwarte koolvis kreeg Nederland 5 ton zwarte koolvis, 5 ton witte koolvis, 15 ton tong-schar en 4 tong langoestines in VII (Ierse Zee) en VIII (Golf van Biscaje).

Scholaanvoerbepanking gedurende de periode 1 april - 30 juni 1996

- De scholvangst door vissersvaartuigen van meer dan 300 pk mag per zeereis in de Noordzee en Scheldeëstuarium maximaal 1.000 kg (aanvoergewicht) vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die reis bedragen.

De scholvangst door vissersvaartuigen tot en met 300 pk mag per zeereis in de Noordzee en Scheldeëstuarium maximaal 500 kg (aanvoergewicht) vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die reis bedragen.

De scholvangst in het Kanaal, ices-gebieden VIIde, wordt voor alle vissersvaartuigen beperkt tot 500 kg per vaartdag (aanvoergewicht).

Per kalenderdag mag slechts uit één Icesgebied tong, schol en kabeljauw worden aangevoerd!

Kabeljauwaanvoerbepanking gedurende de periode 1 april - 30 juni 1996

- De kabeljauwvangst van vaartuigen van meer dan 300 PK, die volgens de officiële lijst zijn uitgerust met de boomkor, mag per zeereis in de Noordzee en Scheldeëstuarium maximaal 1.200 kg (levend gewicht) vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die reis bedragen.

- De kabeljauwvangst van vaartuigen van 300pk of minder, die volgens de officiële lijst zijn uitgerust met de boomkor, mag per zeereis in de Noordzee en Scheldeëstuarium maximaal 600 kg (levend gewicht) vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van de reis bedragen.

Per kalenderdag mag slechts uit één Icesgebied tong, schol en kabeljauw worden aangevoerd!

Full power in service!

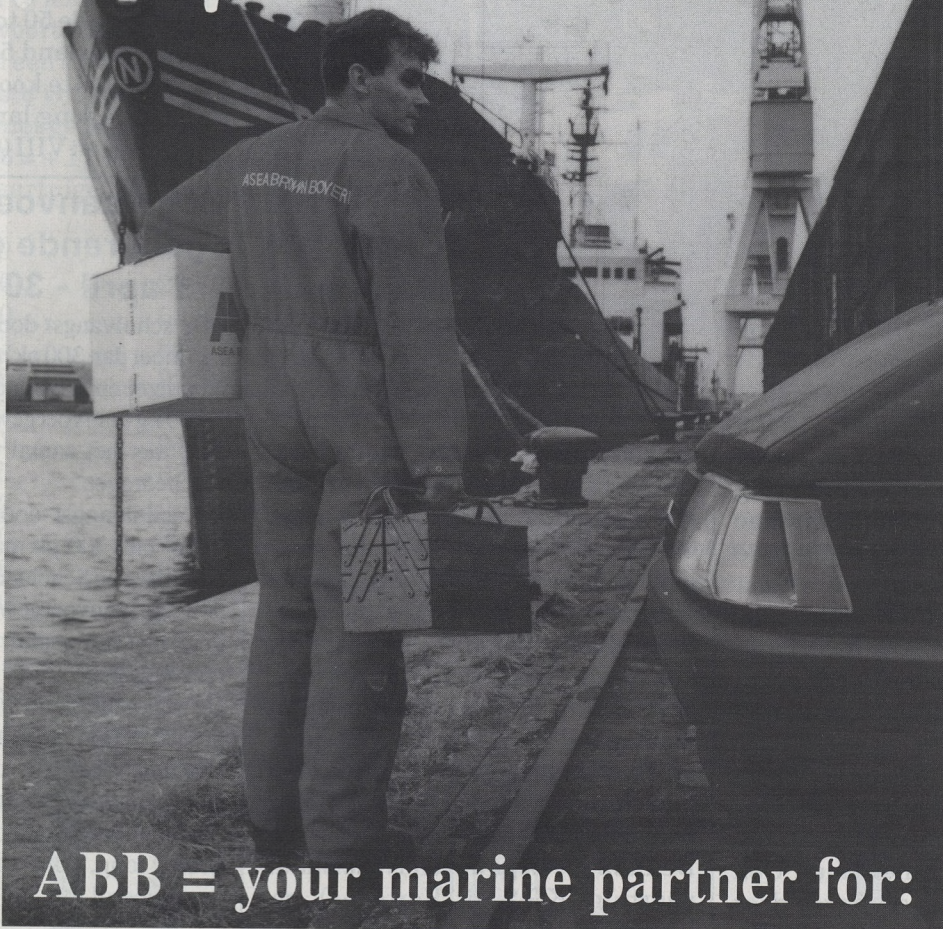


ABB = your marine partner for:

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

24h/24 - 7 days/7

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

ABB
ASEA BROWN BOVERI

Schol- en tongquotum: vroegtijdig uitgeput?

TIJDENS DE EERSTE twee maanden van het jaar stonden het schol- en tongquotum in de Noordzee onder zware druk. Overvloedige vangsten brachten mee dat eind februari reeds 27 procent van het scholquotum en 23 procent van het tongkwotum was opgevist.

Ten opzichte van vorig jaar moet de vissersvloot het dit jaar met een kleiner schol- en tongquotum stellen. Daar komt nog bij dat er nauwelijks ruilakkoorden voor de populaire platsvissoorten af te sluiten zijn.

Tegen het tempo waarmee de platvis de voorbije maanden werd aangevoerd en niettegenstaande de aanvullende beperkende vangstmaatregelen, moet het bijna onvermijdelijk tot een vroegtijdige uitputting van de toegelaten vangsthoeveelheid komen. Oordeel zelf:

Scholquotum 1995: 6.580 ton
(voor 17 % opgevist eind februari '95)

Scholquotum 1996: 4.970 ton
(voor 27 % opgevist eind februari '96)

Tongquotum 1995: 2.500 ton (12 % opgevist eind februari '95)

Tongquotum 1996: 1.915 ton (23 % opgevist eind februari '96)

De problemen met het scholquotum waren voorspeld. Door de koppeling van het schol- en tongbestand moest voor dit jaar ook de tac voor tong omlaag, ondanks de gezonde tongstand. Volgens de wetenschappelijke matematica worden tong en schol gevangen in de verhouding 1:2,13.

Rekening houdend met een ont koppeling van 20 procent moest het tongquotum echter niet evenredig worden verminderd. Zelfs bij een bewezen hoge tongreserve lijkt het onwaarschijnlijk dat dit quotum verder omhoog kan als er niet genoeg schol tegenover staat. Van de kant van de biologen moeten geen tussentijdse adviezen worden verwacht. Zij stellen dat de flinke vangsten van tijdelijke aard zijn. Door de koude zijn er tongconcentraties ontstaan in de diepere delen van de Noordzee waar het water warmer is.

De nieuwe bestandsopnamen beginnen pas in augustus en de platvisspecialisten komen pas in oktober voor het eerst bijeen. Een tussentijdse verhoging kan dan ook alleen het gevolg zijn van een politieke beslissing als de druk van de visserijsector te groot wordt.

Ook in Nederland luidt de alarmklok. Tijdens de eerste tien weken van het jaar was reeds een derde van het scholquotum en een kwart van het tongquotum opgevist.

De Rederscentrale heeft reeds contact gezocht met het Nederlandse Produktschap Vis om samen met Engeland te pleiten voor een aanpassing van de schol-tac.

'Hand in Hand' Oostende blijft verder werken

Op vrijdag 29 maart keurde de buitengewone algemene ledenvergadering van de Rederscoöperatieve 'Hand in Hand' Oostende de herwerkte statuten (uit 1933) goed. Daarmee zijn de ontstane problemen over het percentage van de ledenbijdragen van de baan. 23 van de 26 leden waren aanwezig en schaarden zich achter de wijzigingen. Tegelijk worden ook de voorbarige persberichten over een vereffening van de rederscoöperatieve de kop ingedrukt. Een vereffening stond overigens niet eens op de dagorde van de vergadering.

De redersvereniging 'Hand in Hand' Oostende werd opgericht op 3 mei 1933 en is dan ook de oudste redersorganisatie aan de kust. De beroepsvereniging beoogde in de eerste plaats de bescherming van de garnaalvissers. De initiatiefnemers waren destijds Pros Vandenberghe, Maurice Verbeke, Gerard Deckmijn (eerste voorzitter), Leopold Hagers, Albert Verbiest, August Deckmijn, René Jonckheere, Albert Janssens en Alfons Das-seville.

Het huidige bestuur, verkozen in januari ll. door 23 van de 32 leden, bestaat uit voorzitter Norbert Hennaert (O.231 en O.187), ondervoorzitters Marina Nollet (O.154) en Eddy Eerebout (O.100), penningmeester Marcel Neut (N.126 en N.14) en de bestuursleden Marcel Bouilliant (O.116), Marianne Barbaix (O.575) en Albert Steyaert (O.89). Zij zijn aangesteld voor een periode van vier jaar, waarbij de helft van de mandaten herkiesbaar zijn na twee jaar.

De coöperatieve staat nog steeds ter beschikking van de reders met een sociaal- en boekhoudkantoor, ondergebracht in pakhuis 71 in de Oostendse vismijn.

20 jaar maritieme kring in Zeebrugge

In Zeebrugge bestaat al 20 jaar de maritieme contactclub "De Kring" die kaderleden van bedrijven en besturen uit de Zeebrugse havenregio verenigt. Op 22 maart vierde *De Kring* haar twintigjarig bestaan in Brugge. De viering ging gepaard met de uitgave van een jubileumboek met de geschiedenis van de vereniging en de haven tussen 1976 en 1995. *De Kring* werd opgericht in 1976 en telt momenteel 165 leden, waaronder een

tiental leden van het eerste uur. Voorzitter van de contactclub is Raymond De Coninck (Brink's-Ziegler/Shipping & Signaling Services). Erna Vienne (P&O European Ferries) is ondervoorzitter, Eddy Mourant (ICTS) secretaris-penningmeester en de andere bestuurders zijn Lucien Duerinck (Ferry-Boats), Eddy Peere (Bowker International), Eduard Sax (IFAC), Ignace De Backer (Ines en Johan Seaux (Zeewezen).

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

Britse kustwacht (te) streng voor Z.196 en Z.50

HET WAS PLOTS heet nieuws dat twee Belgische vissersvaartuigen tijdens hetzelfde weekeinde aan de ketting werden gelegd. 'De Belgische media hebben zich meteen op het gebeuren gestort', schreef De Rederscentrale. Het informatieblad van de reders onthulde verder dat de beroepsorganisatie een paar dagen eerder nog tussenkwam toen de Z.92 *Lundy Gannet* en Z.470 *Odin* het met Britse visserij-inspecteurs aan de stok kregen. Er zijn de voorbije maanden en jaren overigens méér vaartuigen in aanvaring gekomen met Britse controleurs, maar veel media-aandacht werd toen aan de incidenten niet geschonken.

De Rederscentrale waarschuwde de schippers trouwens dat de Britse kustwacht al enige tijd zeer streng optreedt tegen inbreuken op de Europese visserijreglementering. In juli vorig jaar werden in dit verband nog besprekingen gevoerd met ambtenaren van het Britse ministerie voor visserij om de enigszins vertroebelde relaties te herstellen. In november vorig jaar kwam zelfs de Britse visserijminister in volle zee aan boord van een Belgisch vaartuig (Z.27); een bezoek dat na een reeks incidenten positief werd onthaald.

Risico's

Het vissen met een binnenkuil van de Z.196 *Zeeduivel* (750 pk) in *Dover Strait* was dan ook een riskante onderneming. De schipper stelde de onorthodoxe manier waarmee het visserijwachtschip, de mijnenveger *HMS Dulverton*, het Zeebrugse vaartuig vrijdagavond 3 maart overviel aan de kaak. Daartegenover staat de Engelse versie die zegt dat hij het praaieren zo lang mogelijk trachtte uit te stellen om de bemanning de kans te geven de netten te kappen, wat niet lukte. Ergerlijk was echter dat de schipper voor zijn 'misdaad' in de gevangenis op water en brood werd gezet en zich een behandeling moest laten welgevallen waarbij zelfs de verdediger van een *serial killer* met veel misbaar protest zou aantekenen. De Z.196 werd in maart '88 al eens gepraaid en opgebracht naar Dover op beschuldiging van vissen binnen de limieten, maar uiteindelijk kon de schipper toen niets ten laste worden gelegd.

Los daarvan en vele zeemijlen verwijderd van dit incident werd de Z.50 *Tijl* (1.200 pk) van de rederij Versluys-Couwijzer tijdens hetzelfde weekeinde in het Noord-Engelse *South Shields* (nabij *Sunderland*) aan de ketting gelegd. Het ging hier om een grensgeval waarbij het de vraag is of het vaartuig al dan niet over de 12-mijlsgrens viste. Naar omvang van de boete gemeten helde het voordeel van de twijfel niet naar de kant van de schipper over.

Overtrokken

De behandeling van Rik Verpoorter uit Heist, reeds tien jaar schipper, stond niet in verhouding tot de ten laste gelegde feiten: gebruik van een binnennet, onregelmatige ahangsels aan de netten en aan boord houden van een kleine hoeveelheid ondermaatse zeebaars. Indien rederij De Golfbreker van Jozef Verniest de boete (9.560 pond/430.000 fr.) niet betaalde riskeerde hij 45 dagen gevangenis. Schipper Rik Standaert van de Z.50 kreeg een boete aangesmeerd (16.800 pond/760.000 fr.) voor vissen binnen de territoriale wateren. Vooral de vrijdag-akties van de Britse controleurs zijn berucht. Omdat de lokale rechtbanken pas op maandag zetelen krijgen de vissers — ook als nadien hun onschuld blijkt — al een paar dagen visverlet aan het been. Rekening houdend met het kwaliteitsverlies van de vis en de mogelijke in beslagname van vistuig is de bestraffing voor bemanning en reder veel zwaarder dan uit de opgelegde boete blijkt. De Rederscentrale heeft aan de

Britse ambassadeur in Brussel uitlegd gevraagd over de behandeling van de Belgische vissers.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

FEBRUARI 1996

Nieuw vaartuig:

□ N.350 INGRID, eigendom Semper Confidens NV, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27

Roepnaam OPNL, registratienummer 17.495; l.o.a. 23,82 m.; Bt 104 - Nt 31; bouwjaar 1996; werf 23; staal; motor Mitsubishi 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1996; boomkorvisserij.

Zeebrief: 19.2.96

MAART 1996

Inbouw nieuwe motor:

□ O.575 BOREAS, eigendom NV Roma, Nieuwe Dokstraat 25, 8400 Oostende, tel. 059-80.82.06

Motor Cummins 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1996

□ N.57 TERRY, eigendom La Marée BVBA, Verbouwenlaan 18, 8670 Koksijde, tel. 058-52.08.82

Motor Cummins 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1996

Zeebrief: 22.3.96

Verandering van tonnemaat en lengte:

□ Z.80 SILVERPIT, eigendom BVBA Silverpit, Lichterveldestraat 17, 8820 Torhout, tel. 050-22.02.93

L.o.a. 23,85; Bt. 79 - Nt. 23

Zeebrief: 22.3.96

OOSTENDSE VISMIJN

Koperskaarten stabiel

Vorig jaar werden 103 koperskaarten uitgereikt voor de Oostendse vismijn. De totale opbrengst bedroeg 1,8 miljoen frank. De vorige jaren werden 105 ('94) en 102 ('93) koperskaarten afgeleverd.

Minder mijnrechten

De vismijnrechten brachten vorig jaar 12 miljoen in de Oostendse stadskas. Dat is 4,6 miljoen minder dan het jaar voordien. In '94 inde de stad 16,8 miljoen frank mijnrechten op de besommingen en het jaar voordien was dat 14,7 miljoen frank.

Samenstelling Europese visserijvloot in 1995

Spaanse vloot de grootste

Vorige maand zegden we reeds dat de Europese visserijvloot 73 procent samengesteld is uit vaartuigen van minder dan tien meter. Slecht 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. Opmerkenswaardig is ook dat het de grootste visserijnatie (Spanje) en de kleinste (België) zijn die momenteel voldoen aan de eisen van de Europese Unie (Meerjarig Oriëntatieplan) Onderstaande cijfers maken duidelijk welke lidstaten de grootste visserijbelangen te verdedigen hebben. (gw)

	Aantal	- 10 m.	10-24 m	+ 24 m
BEL	157	0	82	75
NED	508	9	201	298
IER	1.421	637	703	81
DUI	2.452	1.886	566	0
FIN	2.959	-	-	-
ZWE	4.349	3.849	383	117
		(- 12 m.)	(+ 25 m.)	
DEN	4.993	3.380	1.393	220
FRA	6.650	3.983	2.388	279
GRB	9.983	6.988	2.496	499
POR	12.317	10.765	1.552	0
ITA	16.434	8.743	6.902	789
SPA	19.103	13.716	4.164	1.223
GRI	20.354	17.932	2.422	0
TOT	101.680	71.888*	23.252*	3.581*
		(73 %)	(23 %)	(4 %)

* Zonder Finland

	tonnage	%	kW*	%
BEL	23.014	1	65.889	1
NED	152.928	7	436.197	5
IER	55.235	3	190.501	2
DUI	76.890	4	167.692	2
FIN	27.698	1	174.608	2
ZWE	59.642	3	328.686	4
DEN	98.772	5	412.723	5
FRA	181.760	9	997.548	12
GRB	239.783	12	1.104.406	13
POR	131.123	6	416.010	5
ITA	259.981	13	1.513.871	18
SPA	613.521	30	1.849.993	22
GRI	120.325	6	662.768	8
TOT	2.040.672		8.320.892	

* 1 pk = 0,735 kW / 1 kW = 1,36 pk

670 miljoen frank beëindigingspremies

Uit gegevens van het Vlaams ministerie van economie blijkt dat tussen 1990 en 1995 voor bijna 670 miljoen frank aan beëindigingspremies werd uitgekeerd aan reders die, in het kader van de door de Europese Unie opgelegde vlootsanering, beslisten hun vaartuig aan de kant te leggen. In 1990 konden twee vaartuigen van de beëindigingspremie genieten (bijna 10 miljoen frank), in 1991 waren tien boten goed voor meer dan 125 miljoen, in 1992 konden twaalf vissersvaartuigen rekenen op bijna 188 miljoen, in 1993 werd aan dertien vaartuigen meer dan 184 miljoen uitgekeerd en in 1994 werden nog eens 11 vaartuigen uit de vaart genomen waarvoor weer bijna 156 miljoen frank uitgetrokken werd.

Overigens is een aantal reders achteraf niet over deze regeling te spreken omdat telkens blijkt dat ze op de ontvangen gelden ook belast worden. De Rederscentrale probeert ter zake een gunstige regeling voor de reders te bekomen.

(1)	(2)	(3)	(4)
1990	1991	2	9.302.888
1991	1992	10	125.442.531
1992	1993	12	187.485.350
1993	1994	13	184.429.074
1994	1995	11	155.320.090

(1) Rangschikking jaar

(2) Uitbetalingsjaar

(3) Aantal bevoordeligde vaartuigen

(4) Uitbetaald bedrag in BEF

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 - stakelichten - 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)

Vlaams verankeren? Toch de vis niet!

Meer Vlaamse aanvoer dan ooit in buitenlandse havens

OP BASIS VAN voorlopige cijfers maakten wij in ons vorig nummer (HVB III 1995 pag. 10) bekend dat aanvoer en besomming van onder Belgische vlag gevangen vis vorig jaar meer afzet dan ooit vond in het buitenland. Nu er meer precieze cijfers beschikbaar zijn wordt duidelijk dat de toename zelfs flink werd onderschat. De buitenlandse aanlandingen in '95 zijn opgelopen tot 10.516 ton (8.863 ton in '94) voor een waarde van 915 miljoen frank (760 miljoen frank in '94).

De officieuze cijfers zien er als volgt uit, tussen haakjes het cijfer van '94:

	ton	milj. fr.
Nederland	8.441 (6.999)	766 (621)
Denemarken	1.282 (747)	84 (54)
Engeland	198 (867)	22 (66)
Andere landen	595 (250)	43 (19)
Tot. buitenl.	10.516 (8.863)	915 (760)
94-95	+ 1.653 (+ 18.65 %)	+ 155 (+ 20.39 %)
Tot. eigen land	20.519	2.122
Alg. totaal	31.035	3.037

wrichtend dreigen te werken. Over dit probleem — en over een mogelijke oplossing ervan — gaat verder ook de bijdrage van vislossersbaas Willy van Waes in de rubriek 'Waar gaan we naartoe?', elders in dit blad. Tien jaar geleden wisten onze vissers Den Helder, Scheveningen en IJmuiden nauwelijks te situeren. De rush naar Nederland begon pas goed in 1991 en loopt ongetwijfeld parallel met de infiltratie van Nederlandse belangen in de de Vlaamse visserijvloot.

Cijfers van tien jaar aanvoer en besomming bij onze noorderburen geven een duidelijke trend aan: steeds meer.

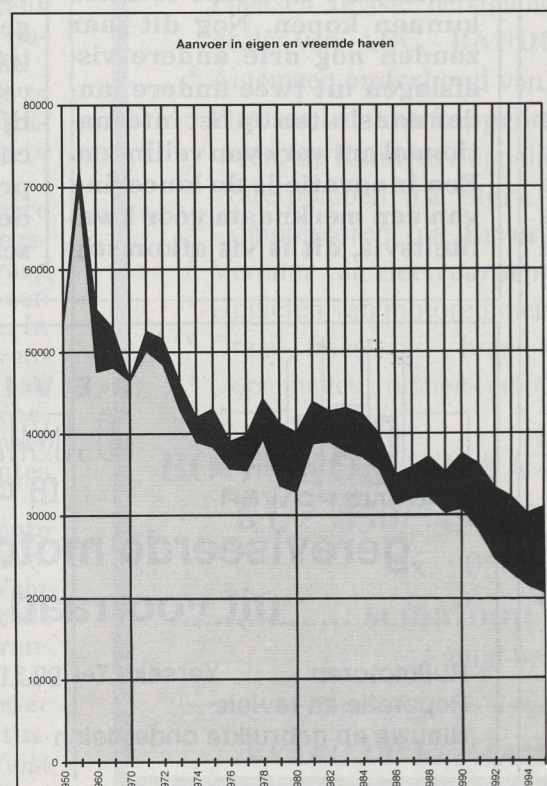
Jaar	ton	milj. fr.
1986	229	18
1987	337	31
1988	1.148	106
1989	1.460	119
1990	3.902	371
1991	6.009	661
1992	6.279	587
1993	7.293	643
1994	6.999	621
1995	8.441	766

Nederland is nu afnemer van meer dan een kwart van onze vangsten (27%) en het totale aanvoergewicht van de buitenlandse verkopen vertegenwoordigt reeds een derde van de aanlandingen. Vreemd gaan zat er vroeger veel minder in. Ten aanzien van de totale aanvoer vinden we volgende percentages terug:

1950	1 %
1955	4 %
1965	9 %
1975	11 %
1985	11 %
1990	18 %
1991	22 %
1992	26 %
1993	29 %
1994	29 %
1995	34 %

Het besluit is dat 33 procent van de onder Belgische vlag gevangen vis in vreemde havens belandt, goed voor 30 procent van de besomming. Dat zijn cijfers die we nooit eerder hebben meegemaakt. In het jargon van minister-president Van den Brande vertaald: de vloot laat zich niet Vlaams verankeren!

Vorig jaar kwam een flink stuk van de vangsten in Nederland en Denemarken terecht en opvallend minder in Engeland. De aanvoer in andere landen (Frankrijk en Ierland), afkomstig van een paar vaartuigen, legt weinig gewicht in de schaal. Het zijn echter hoofdzakelijk de groeiende aanlandingen in Nederlandse afslagen tegenover een slinkende aanvoer in eigen havens die ont-



De grafiek toont dat de evolutie gebeurt bij nagenoeg ononderbroken afnemend volume. Minder aanlandingen in het totaal en daarvan gaat meer en meer naar het buitenland, dat is dan twee keer minder voor onze voorbeeldig gemoderniseerde vismijnen. (gw)

Het
eerstkomende
nummer van
HVB ligt in de
krantenwinkel
op vrijdag 3 mei

Roland Crabbe:

'Behoud van Nieuwpoortse vismijn is prioriteit'

De Nieuwpoortse burgemeester Roland Crabbe stelt het behoud van de Nieuwpoortse vismijn als een prioriteit voor het stadsbestuur. "Zelfs al komen er maar twee vaartuigen meer naar Nieuwpoort, dan houden wij de vismijn nog open" gaf hij te kennen. Hij benadrukte dat de exploitatie van de plaatselijke vismijn met hand en tand zal verdedigd worden, ook omwille van de toeristische impact. "De vismijn is van te groot belang voor het lokale toerisme en de werkgelegenheid om ze teloor te laten gaan", aldus de burgemeester.

Nieuwpoort werkt dan ook actief mee aan een project voor schoolreizen die Nieuwpoort — en de vismijn — bezoeken, dit in samenwerking met de rederij Seastar en het Melipark

Weldra inwijding nieuwe verkoophal in Nieuwpoort?

Wordt de nieuwe verkoophal in de Nieuwpoortse vismijn dan toch officieel ingewijd? Alhoewel de afgesloten ruimte er al maanden kant en klaar bij ligt kwam het nooit tot een officiële ingebruikneming. De kans bestaat dat er toch een lintje wordt geknipt naar aanleiding van het komende 'Weekend van de Landbouw en de Visserij' dat in Nieuwpoort jaarlijks in de meimaand op de kalender staat.

AID betrapt 'Zeebrugs' vaartuig op onjuiste vangstopgave

Inspecteurs van de Algemene Inspectie dienst (AID) hebben op 4 maart in Breskens beslag gelegd op een partij tong van een uitgevlagd Zeebrugs vaartuig. Het vaartuig vaart onder Engelse vlag en meerde af in Den Helder. De vangst werd overgebracht naar de visafslag van Breskens. Na controle van de vangstopgave stelde de AID vast dat de schipper 761 kg tong had opgegeven, maar er in werkelijkheid 2.749 kg tong werd aangeland. De inspecteurs namen de lading met een commerciële waarde van circa 600.000 frank in beslag en stelden proces-verbaal op tegen eigenaar en schipper wegens onjuiste vangstopgave.



Faillissementen

□ NVA.9 STERN, Rozemaaiveld 22, Rozemaaiveld 22, 2030 Antwerpen,

vennootschap in vereffening. Failliet verklaard op 8 maart '96.

□ PICO NV, Hendrik Baelskaai 32 en Torhoutsesteenweg 376 te Oostende, groot- en kleinhandel in bescherm-, bedrijfs- en beroepskledij 'Pintelon', uitbating vishandel. Vennootschap in vereffening, failliet verklaard op dagvaardiging op 14 maart 1996.

/ MONTE NV, Omgangstraat 135, 2880 Mariekerke-Bornen, groothandel is vis, haringinleggerij en -rokerij, failliet verklaard op 18 maart 1996.

/ I.F.A.C. NV (International Forwarding and Clearance NV), Koggestraat 3, 8380 Lissewege, transportbedrijf, failliet op beken-tenis op 6 maart 1996.

Samenwerking tussen ZV en IJmuiden in september operationeel

De samenwerking tussen de Zeebrugse Visveiling en de Hollandse Visveiling IJmuiden zal in september operationeel worden. Er komt een systeem van elektronische simultaanveiling, waardoor de vishandelaars in beide locaties kunnen kopen. Nog dit jaar zouden nog drie andere visafslagen uit twee andere landen aansluiten op het internationaal netwerk van veilingen. Een innovatie is de lancering van een merknaam voor kwaliteitsvis, dit is vis afkomstig

van de laatste trek in de jongste 12 uur. Beide visveilingen willen de promotie en de afzet van verse vis optimaliseren.

Het akkoord tussen beide afslagen werd in december vorig jaar ondertekend ter gelegenheid van de oprichting van de *Europese Visveiling*, een gemeenschappelijke holding op 50-50 procentbasis die telkens voor 49 procent in het kapitaal van de twee exploitatiemaatschappijen participeert.



MARINE POWER

REVISIEBEDRIJF

J.M. DE BRAAL

☐ 'CATERPILLAR' SERVICE

gereviseerde motoren tot 1500 pk
uit voorraad leverbaar

Ruilmotoren Yerseke Tel. 00.31. 113-573432 en 00.31. 113-383691
Reparatie en revisie Fax: 00.31. 113-572877
Nieuwe en gebruikte onderdelen Autotel. 06.53.233254

Willy Van Waes *:

'Vloot- en quotabeleid vragen mentaliteitsverandering'

'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, p/a Dorpstraat 121 te 8450 Bredene.

Het is geen geheim dat de Belgische visserij en haar aanverwante bedrijven onder zware druk staan tengevolge van het vloot- en quotabeleid opgelegd door de EU-Ministers van Landbouw en Visserij.

De zeer strenge normen maken dat veel reders op alle mogelijke manieren de nadelige gevolgen van het beleid proberen te beperken. Ze doen dit ondermeer door hun vangsten te verkopen in havens waar geen veilplicht bestaat.

De Belgische vissersvaartuigen varen nu dus veel op Nederlandse, Engelse en Deense havens. Ze maken zodoende ook kortere zeereizen, waardoor de kwaliteit van de vis en de daaraan gekoppelde prijs beter wordt. Daardoor wordt de tendens om te verkopen in buitenlandse havens uiteraard nog eens versterkt. Om alle quota zo goed mogelijk te benutten worden nu voorstellen uitgewerkt om aan groepvorming te doen.

Dit houdt in dat alle beschikbare quota in een bepaald gebied toegerekend worden aan een bepaalde groep of categorie van schepen voor een bepaalde hoeveelheid en periode. In ruil staan de schepen een evenwaardig deel van de quota af aan een andere categorie of groep van schepen in een ander visgebied die meer aangepast is aan hun visgewoontes en capaciteit van schepen.

Daarbij wordt de aloude gewoonte om jaar in, jaar uit te vissen op favoriete visgronden doorbroken. Voor veel reders en vissers impliceert dit een gewoonte- en mentaliteitsverandering.

Opdat dit opzet zou slagen moet er een vertrouwensband ontstaan tussen de diverse groepen. Dit vereist

controle op de naleving en opvolging van de gemaakte afspraken. Hierbij wordt gedacht om naar Nederlands model het verkopen van de vangsten in het buitenland te beperken tot maximum 3 maal per jaar (bvb. ingeval van defect of slecht weer), waardoor de aanvoer door de schepen die aan groepvorming doen zo goed mogelijk kan gecontroleerd

worden door alle reders van het samenwerkingsverband.

De tijden in de visserij zijn totaal veranderd. Ik denk dat de reders en vissers zullen moeten mee-veranderen.

* Willy Van Waes is zaakvoerder van de BVBA Vislossersbond G. Van Waes, voorzitter van de NV Pakhuizen en bestuurder van de VZW Oostendse Haven-gemeenschap.

S.D.S.

SCHEEPSDIESEL SERVICE

N.V.

VISSERIJ *BINNENSCHEEPSV. *INDUSTRIE

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

BOOMKORSTRAAT 7/8 ZEEBRUGGE

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

fax. : 050/ 55.03.67

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

(altijd bereikbaar)

VRAAG DE BEFAAMDE S.D.S. SERVICE

Dr. Rosemary Ommer (1) over de uitputting van de kabeljauwstocks rond Newfoundland

EEN LES VOOR HEEL DE WERELD

IN JANUARI 1995 verklaarde de Canadese regering officieel dat de kabeljauwstocks in het Noordwestelijke deel van de Atlantische Oceaan commercieel vernietigd waren. Deze verklaring maakte meteen een einde aan de hoop van de bewoners van de Atlantische kust van Canada, en meer bepaald van de inwoners van Newfoundland, om de visserij daar op korte termijn te zien herleven; een activiteit waarmee ze daar voor meer dan 200 jaar in hun levensonderhoud voorzien hadden.

HET ZOU WEL eens kunnen dat de mensen van Newfoundlands landelijke gemeenschappen ('outports' [2]) de kusten, waar hun voorouders generaties lang geleefd hebben, nu moeten verlaten. Hiermee dreigt de Canadese provincie Newfoundland (3) niet alleen een centraal stuk economie te verliezen, maar meteen ook een hele levenswijze.

Tot het midden van de XXste eeuw hebben deze gemeenschappen in de zomer de kabeljauwvangst beoefend. In andere seizoenen werd de visvangst dan stilgelegd en vervangen door andere bezigheden. Zo werden de opbrengsten van de visserij aangevuld met inkomsten uit de exploitatie van andere natuurlijke bronnen. In een jaarlijks terugkerende cyclus brachten ze zodoende producten samen van verschillende herkomst. Elk van die activiteiten zou te marginaal geweest zijn om van te kunnen leven, maar de combinatie ervan maakte deze gebieden van Atlantisch Canada juist wél economisch rendabel. Dat de bronnen per seizoen wisselden was

'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, p/a Dorpstraat 121 te 8450 Bredene.

juist de sterkte van de kleine vissershavens. Ze gaven de gemeenschappen de nodige ademruimte in een ruwe leefomgeving waarin de inkomsten al bij al erg onzeker waren. Deze praktijk verschilde trouwens niet van de gewone gang van zaken zoals die historisch door veel kustgemeenschappen rond de Noordatlantische rand gepratikeerd werd. De grote sterkte van dit systeem was dat het houdbaar was en

voor de economie en voor het milieu. De mensen namen uit de natuur immers alleen maar wat ze nodig hadden en dit resulteerde in een evenwichtige levenswijze.

Industrialisatie van de visserij

Na de confederatie met Canada kwam er in Newfoundland een moderne openzeevervisserij tot ontwikkeling, gekenmerkt door een toenomen industrialisatie (en dus ook door een toenomen kapitaalconcentratie). Tegelijk werd de economische ontwikkeling van de kleine familiale traditionele kustvisserij verwaarloosd. Tegen de jaren zeventig was de Canadese visserijpolitiek volledig geconcentreerd op steun aan grote visserijondernemingen. Deze stonden produktiemethodes voor waarin de nadruk wordt gelegd op spitstechnologie. De partners in die ondernemingen bekeken de produktiviteit in termen van opbrengst per arbeidskracht. Het is in dat kader dat de kustvisserij steeds meer als problematisch ervaren werd: inefficiënt; achterhaald; seizoensgebonden; relatief ongeschoolde arbeid; en slechts de allerlaatste werkgever in de rij, en dat in een provincie met chronische werkloosheid. Om de tewerkstelling in de vissersdorpen een duwtje te geven werden daar veel visverwerkingsbedrijven opgericht. Teveel zelfs; sommige waren technisch niet aangepast, bijna allen waren ze seizoensgebonden.

N.V. HOSTYIN

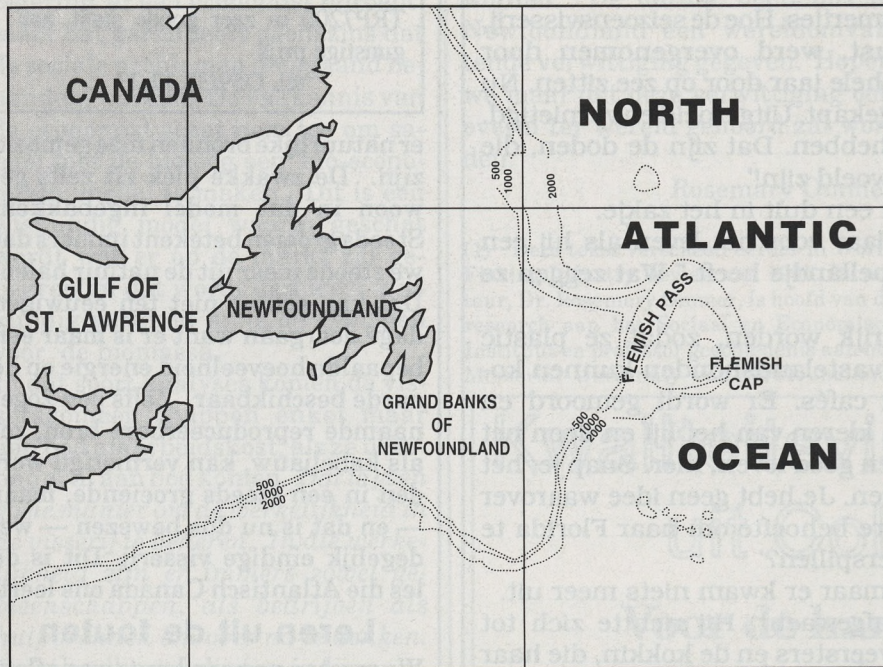
(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende — Bruggelaan 12, Bredene
Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28

Waar gaan we naartoe?



Newfoundland, het eiland dat in 1949 de tiende provincie van de confederatie Canada werd: de visgronden errond zijn leeggevestigd! Op de kaart staat ook de Vlaamse Pas aangeduid, een gebied in internationale wateren waar in de lente van vorig jaar een heuse visserijoorlog tussen Canada en de EU losbarstte. Wie het artikel van Rosemary Ommer leest, begrijpt wel waarover het dan eigenlijk gaat.

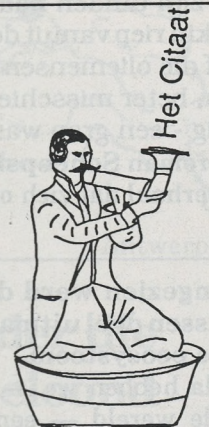
den. Ze waren eigenlijk meer een politiek antwoord op de vraag naar werk dan een serieuze poging om de landelijke gebieden van Newfoundland te ontwikkelen. Zelfs wanneer de visvangst na 1986 alarmerend begon te verminderen, bleef het aantal visverwerkingsbedrijven toenemen. Er kwam pas een einde aan toen de federale regering in 1992 een voorlopige maar drastische stop op de kabeljauwvangst uitvaardigde. Dat was een maat-

regel van de laatste hoop. Deze werd nu ook de kop ingedrukt door de officiële mededeling dat de steun aan de vissector niet langer tot de opties behoort. De impact van deze mededeling was dat 215 visverwerkende bedrijven geheel of gedeeltelijk gesloten werden.

HET IS BELANGRIJK dat we begrijpen wat er verkeerd gegaan is; niet alleen voor Newfoundland, maar ook omdat dit alles ernstig

zou genomen worden in de rest van de wereld. Het gaat er niet om iemand verwijten te maken, maar om de vergissingen in de gevoerde visserijpolitiek te duiden, zodat de fouten elders vermeden worden. Wetenschappers zijn immers klaar en duidelijk terzake: *hetgeen in Atlantisch Canada gebeurd is, heeft geen natuurlijke oorzaken, het is niet het gevolg van veranderingen in het klimaat. Oorzaak moet gezocht worden in de menselijke tussenkomst in het ecosysteem.*

SPREKEN OVER LEEFBARE VISVOORRADEN moet in één adem gebeuren met een gesprek over de leefbaarheid van menselijke gemeenschappen. De gezondheid van de natuurlijke hulpbronnen kan niet los worden gezien van het welzijn, de economie en de cultuur van degenen die deze hulpbronnen aanboren. En dat zijn niet alleen grote bedrijven, maar evenzeer lokale gemeenschappen waarvan de bestaansredenen altijd al de visserij geweest is. In Atlantisch Canada is iets verkeerd gegaan en de essentie van hetgeen daar verkeerd ging is dat



'Ondanks alles, wenste hij alle leden een goed 1996 toe, waarbij hij de leden meegaf om dit jaar en waarschijnlijk ook volgend jaar in het teken te stellen van het overleven.'

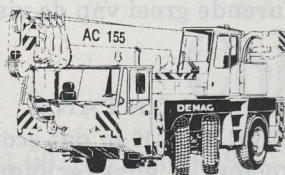
Uit het verslag van de redevoering van Wout Lokker, voorzitter van de visserijvereniging Delta uit Goedereede (Stuurboord 8 maart 1996)

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

Verheye Joël n.v.



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



Waar gaan we naartoe?

'Ik heb gezien hoe de kabeljauw- en loddevangst van miljoenen tonnen terugliep naar twee of drie emmertjes. Hoe de seizoensvisserij, met kleine bootjes onder de kust, werd overgenomen door fabrieksschepen en treilers die het hele jaar door op zee zitten. Nu is alle vis verdwenen en het bos weggekapt. Uitgeroeid en vernietigd. Geen wonder dat we hier geesten hebben. Dat zijn de doden, die door de bulldozers uit de grond gewoeld zijn!'

De man van de visfabriek deed ook een duit in het zakje.

'Vroeger zeiden ze: "Een man is klaar voor het leven als hij een varken, een punter en een aardappellandje heeft." Wat zeggen ze nu? "Ieder voor zich."

'Precies', zei Billy. 'Iedereen wil rijk worden, zodat ze plastic speedboten en skimotoren en rare vastelandshonden kunnen kopen. De mensen hangen rond in cafés. Er wordt vermoord en gestolen. Mensen scheuren zich de kleren van het lijf en doen net of ze gek zijn. Vroeger hadden we een goed leven, hier. Snap je, het was prettig. Het was een prettig leven. Je hebt geen idee waarover ik het heb, Tert Card, jij met je gore behoefte om naar Florida te gaan. Waarom zou ik mijn adem verspillen?'

Hield de theepot boven zijn kopje, maar er kwam niets meer uit.

Tert Cards mond had zijn kans afgewacht. Hij richtte zich tot iedereen, inclusief de zwetende serveersters en de kokkin, die haar hoofd door het bestelluik had gestoken. 'Als we teruggingen naar die tijd, meneer Pretty, was jij nu dood. Ben je de Chinese griep soms vergeten, die je een paar winters geleden had en waarvoor je het ziekenhuis in moest? Ik zag je in dat bed liggen, grijs als een dooie kabeljauw, en ik dacht: nou, die is er geweest. Maar ze gaven je antibiotica en zuurstof en wat niet, zodat je in leven bleef, en nu blijf je de hand die je gered heeft. Niemand, niemand bij zijn volle verstand zou terug willen naar die zware tijden. Mensen waren alleen aardig omdat het leven zo rot was dat ze zich niet konden veroorloven om vijanden te maken. Wie in het schuitje zat, moest meevaren. Een situatie die mensen erg aardig maakt.' Zoog lucht tussen zijn tanden naar binnen.

De kokkin riep vanuit de keuken: 'Ik zeg: laat de visserij voor wat het is. Geef die oliemensen de vrije hand. Slechter dan nu kan het niet worden, beter misschien wel.' Ze lachte, om aan te geven dat het - zo nodig - een grap was.

Uit de roman **Scheepsberichten** (p. 237-238) van E. Annie Proulx, een verhaal dat zich op Newfoundland afspeelt. Dit veelbekroonde werk werd vroeger al in HVB besproken.

er niet ingezien werd dat mensen en vissen deel uitmaken van hetzelfde ecosysteem.

In Canada hebben we — zoals elders in de wereld — een visserij ontwikkeld waarin op een industriële manier gewerkt wordt: jaar in/jaar uit (ook in het kuitseizoen) gaan vissen, grote hoeveelheden vangen, vaartuigen bouwen die in staat zijn te jagen op plaatsen waar de vis zich vroeger nog kon verbergen. De technologie is vandaag in staat om zelfs diepe visgronden achter het continentaal plat te bewerken, tot 1.500 meter diep, op een ruwe zeebodem waarop vroeger onmogelijk gevist kon worden. De

gevolgen zijn er dan ook naar. De oude balans tussen ecologie en economie, zo typisch voor de kleine niet-industriële kustvisserij, is verloren gegaan. Erger nog: de kustvisserij werd afgewezen als zijnde niet efficiënt door hen die grote hoeveelheden kapitaal in technologie investeerden en dan ook aanvaardbare inkomsten uit hun investeringen moesten halen. Daarenboven versnelden deze investeerders de voortdurende groei van de visserij-druk.


ER IS NOCHTANS EEN ZWAKKE PLEK in dat economische groeimodel, en zeker daar waar

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

er natuurlijke bronnen mee gemoeid zijn. De zwakke plek zit zelfs gewoon in dat model ingebakken. Steeds groeien betekent immers dat we steeds meer uit de natuur halen. Dat kan echter niet ten eeuwigen dage doorgaan want er is maar een bepaalde hoeveelheid energie op de aarde beschikbaar. Zelfs een zogenaamde reproduceerbare bron, zoals kabeljauw, kan vernietigd worden in een steeds groeiende, maar — en dat is nu dus bewezen — wel degelijk eindige visserij. Dit is de les die Atlantisch Canada ons leert.

Leren uit de fouten

We moeten nog een lange weg afleggen vooraleer we een volwassen planning leren maken en vooraleer we in de visserij respect krijgen voor het lange termijndenken. Dat geldt niet alleen voor Canada maar evenzeer voor de rest van de wereld. En hoe dat komt? De redenen zijn complex en onderwerp van veel debatten (soms zeer scherp gevoerde debatten, sommige argumenten zijn ideologisch geïnspireerd, soms zijn de opposenten bevooroordeeld), maar ze zullen waarschijnlijk condenserend in twee basisoorzaken die met elkaar verbonden zijn. De eerste is dat regeringen de logica van de grote, technologisch vooruitgeschoven ondernemingen helemaal overgenomen hebben. Deze ondernemingen worden door de regeringen als de klanten beschouwd die op hun wenken moeten bediend worden. De tweede reden is dat de regeringen het beheer van de visstand los zien van de vissersgemeenschappen.

Teveel komt een sociaal weten- 

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Jos Pluymsers, ere-bestuursdirecteur van het Zeewezen. Jos Pluymsers, echtgenoot van Josée Pluymsers, werd te Tienen geboren op 5 juli 1912 en overleed te Etterbeek op 6 maart 1996.

Waar gaan we naartoe?

schappelijk advies erop neer dat de regering er een econo mist bijroept. Maar dat garandeert geenszins dat de sociale problemen diepgaand behandeld worden. De vakkennis van de econo mist staat hem toe om samen met de bioloog een 'bio-economisch' model te maken. Dit is een wiskundig model waarin geschat wordt wat er op de markt zal gebeuren en dat wordt dan weer wiskundig vertaald naar de gevolgen voor de biomassa.

In dat soort analyses komen de vissersgemeenschappen enkel maar aan bod als arbeidskost, als ze überhaupt al aan bod komen. *Dat is geen goeie manier om de werkelijkheid in de visserij te beheren. In die werkelijkheid zijn er immers zowel gemeenschappen, als bedrijven als hulpbronnen om over na te denken.* De gebruikte werkwijze is dus overgesimplifieerd en onrealistisch. Daarenboven is ze op lange termijn zeer inefficiënt omdat de kosten van de ontwrichte gezinnen, sociaal uiteengerukte gemeenschappen, werkloosheid, ziekte en dergelijke meer onvermijdelijk tot grotere welzijnskosten voor de staat leiden; grotere kosten die ook voortgebracht worden door de marktgerichte praktijken van de visnijverheid. En dan hebben we het er nog niet eens over dat in de loop van dit proces een hele cultuur vernietigd wordt.

Canada, een van de rijkere landen in de wereld, kan dan misschien het verlies van zijn Atlantische visserij te boven komen, maar wat gebeurt er wanneer iets dergelijks voorvalt in een armer land?

De eenvoudige les die we uit dit alles moeten trekken is dat we de kustgebieden zowel uit *visserijogpunt* als uit *'mensenoogpunt'* moeten bekijken — het visserijbeheer kan niet langer ophouden op de kaai of in de directiekamer. Het verlies van de kabeljauw is een tragedie voor alle betrokkenen, maar meest van al voor de gewone visser van Atlantisch Canada. Als er uit dit alles iets goeds voortkomt, zal het zijn dat degenen die het verschil kunnen maken zich ervan bewust worden dat hetzelfde zich *niet nog eens* mag voordoen. Op het gebied van de wetenschap, de technologie en de handel moeten dus terzake

verantwoorde beslissingen genomen worden. De natuur heeft ons in Newfoundland een wereldomvattende verwittiging gegeven. Hopen we maar dat deze verwittiging ook overal ter wereld gehoord zal worden.

Rosemary Ommer

(1) Deze tekst verscheen eerder in *World Fishing Industry Review* van 1995. De auteur, Dr. Rosemary Ommer, is hoofd van de research aan het Sociaal en Economisch Instituut en professor geschiedenis aan het Memorial University van Newfoundland.

Momenteel onderzoekt zij hoe gemeenschappen uit Newfoundland kunnen blijven overleven in de koude kustgebieden van het eiland.

De vertaling uit het Engels en de noten onderaan de tekst zijn van Flor Vandeckerckhove.

(2) outport is de typische naam die gegeven wordt aan kleine vissersdorpen in Newfoundland.

(3) Canada wordt gevormd door een confederatie van tien provincies. In een referendum op 22 juli 1948 besliste een nipte meerderheid van de stemgerechtigde inwoners van Newfoundland om in de Canadese confederatie te stappen. Dat gebeurde dan ook in 1949.

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

Zeeduivel 'Vis van het jaar'

REEDS ACHT KEER koos de Vlaamse Dienst voor Agro-Marketing (VLAM) een 'vis van het jaar'. Met dit initiatief wordt een vissoort, uiteraard aangevoerd door onze vissers, bij de bevolking gepromoot. Dit jaar is de Zeeduivel (*Lophius piscatorius*), welbekend als *staartvis* of *lotte*, aan de beurt.

De zeeduivel, ondergebracht bij de wivissen of zeeduivels (suborde: *Lophioidei*, familie: *Lophiidae*) is niet direct moeders mooiste. De vis heeft een allesoverheersende afgrijselijke kop die in wanverhouding staat met de rest van het lichaam. Het is echter het staartdeel dat stevig wit vlees oplevert. Een bijzonder gewaardeerde eigenschap van de beenvissen, waartoe de zeeduivel behoort, is dat ze graatloos zijn.

De zeeduivel kan een lengte van 1,5 meter bereiken en tot 20 kg wegen. Uitzonderlijk worden grotere exemplaren aangevoerd zoals de 47 kg zware zeeduivel die Visbedrijf Pieters in mei '92 in Peterhead aankocht.

De zeeduivel is een bodemvis met naaldscherpe tanden. Met zijn naar boven gerichte bek verslindt hij zijn prooien. Die prooien worden gelokt met het *illicium*, zes stekelachtige

stralen op de rugvin. Op het uiteinde van de 'hengels' zit een wormvormig stukje huid die als aas heen en weer wordt bewogen. De vissen die erop afkomen gaan eraan. Staartvissen hengelen in hoog tempo naar alles wat binnen hun bereik komt. Vooral in de paaitijd (jan-feb.) ontwikkelen de wijfjes een enorme eetlust.

De zeeduivel is een gequoteerde vissoort sinds 1983 (2.500 ton). Het quotum 1996 bedraagt 2.005 ton. Het aanvoergewicht van zeeduivel vertegenwoordigt minder dan 2% van de aanvoer in Belgische havens. Het aandeel in de totale besomming dikte de laatste jaren aan tot 4% door een toegenomen aanvoer.

De aanvoer (Belgische havens) van zeeduivel met tussen haakjes het aandeel in de totale aanvoer en besomming:

Jaar	Ton (%)	Milj. fr. (%)
1984	770 (2%)	156 (6,0%)
1985	644(1,8%)	164 (5,7%)
...		
1990	195 (0,6%)	67 (2,3%)
1991	122 (0,4%)	44 (1,5%)
1992	146 (0,6%)	50 (2,1%)
1993	216 (0,9%)	57 (2,5%)
1994	351 (1,6%)	80 (3,6%)
1995	379 (1,8%)	85 (4,0%)

Geen tweede vissoort is met zoveel verschillende namen bedacht: *zeeduivel*, *staartvis*, *staart*, *lotte*, *roggevreter*, *hozebek*, *hozemond*, *ham*, *hengelaar* en in de handel wordt soms de misleidende omschrijving forellensteur gebruikt.

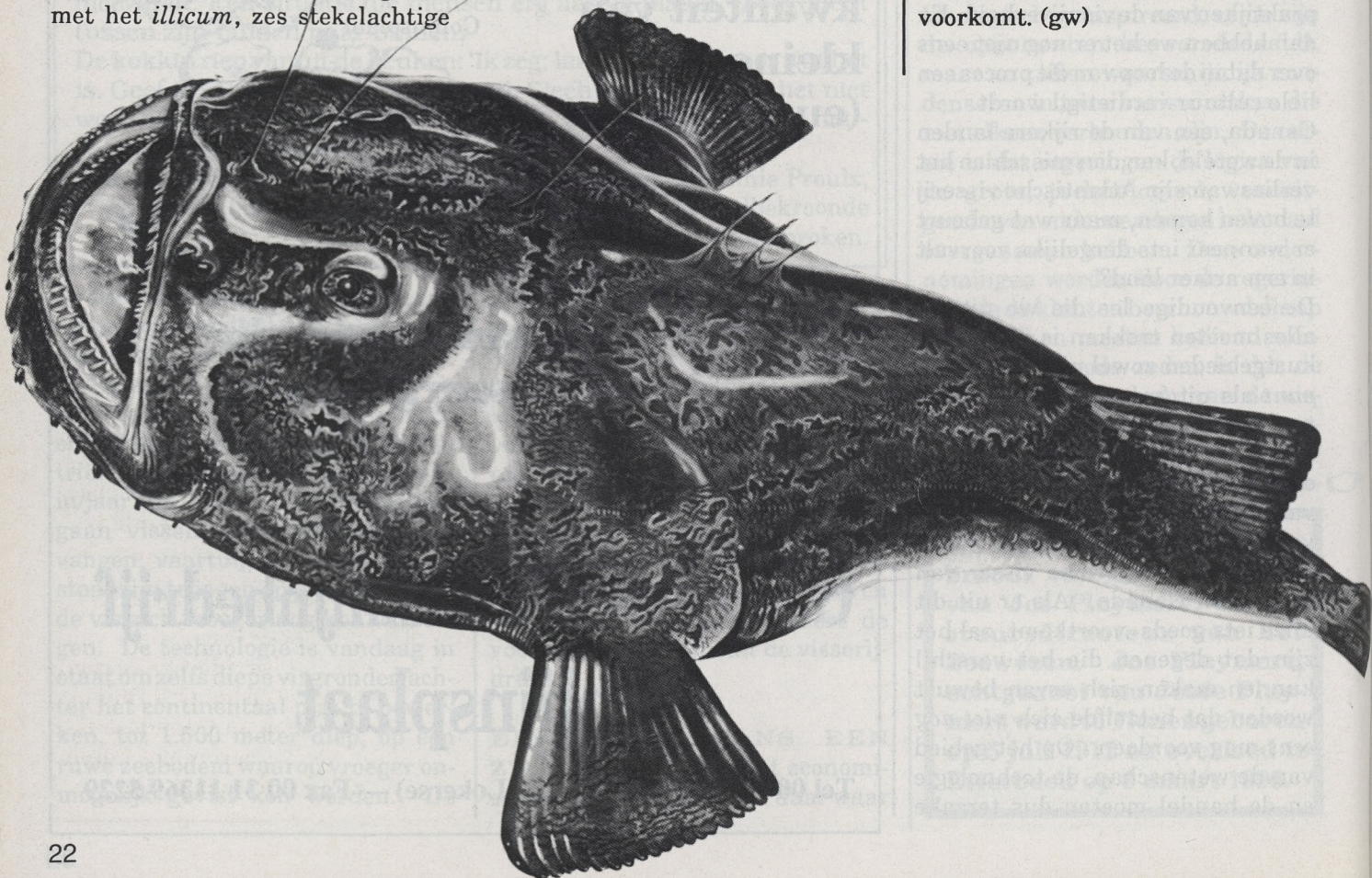
Frans: Baudroie, lotte de mer

Engels: Angler, anglerfish, frogfish

Duits: Seeteufel

Italiaans: Budego, rana pescatrice
Minder bekend is de verwantschap met de *Lophius budegassa*, een kleinere soort (tot 70 cm) met zwarte buik (fr.: baudroie rousse). Langs de Amerikaanse Atlantische kust, van New Foundland tot Brazilië, komt de 1,2 meter lange Amerikaanse zeeduivel (*Lophius americanus*) voor (Eng.: goose fish, mo,k fish).

Wij vonden bij de roggen de duivelsrog of zeeduivel (*Mobula mobular*) die aan de westkust van Europa voorkomt. (gw)



Staartvis op Vlaamse wijze

Staartvis is dus de vis van het jaar geworden. Bij die gelegenheid geeft HVB u maandelijks een recept; vanaf nu tot einde december. We starten met staartvis op Vlaamse wijze.



Benodigheden (4 pers.)

1 staartvisfilet van 500 g - 12 bieslookstengels - 4 kwarteleitjes - 4 aardappelen - garnituur: dille, dragon, viooltjes.

voor de saus: 8 eieren - 1 dl room - 250 g boter in klontjes - 100 g kappertjes - 100 g augurken - 100 g peterselie - 100 g kervel - nootmuskaat, peper en grof zeezout

Bereidingswijze

1. De bieslook kort blancheren.
2. De staartvisfilet overlans in 12 gelijke repen snijden en per 3 - samen met de bieslook - in elkaar vlechten. Kruiden met peper en zout en gaar stomen in een vergiet boven kokend water.
3. De eieren hard koken, laten afkoelen en fijnprakken.
4. De kappertjes, augurken, peterselie en kervel fijnsnijden en mengen.
5. De room tot de helft inkoken en opkloppen met de koude boterklontjes. Kruiden met peper, zout en nootmuskaat. Het groentemengsel en eieren onder de botersaus mengen.
6. De aardappelen in château snijden en gaar koken in gezouten water.
7. Met de kwarteleitjes spiegeleitjes bakken.
8. De botersaus op het bord schikken en de staartvisvlecht erop leggen. De aardappelen en de spiegeleitjes errond schikken. Garneren met dragon, dille en viooltjes.

Aktiviteitenkalender voor vissers

APRIL

- 8 "Dag der Zeelieden" en bloemenhulde in Oostende (meer info, zie elders in dit blad)
- 22 Raad van Europese Visserijministers in Luxemburg
- 23-25 European Seafood Exposition in Brussel
- 28 St.-George's day in Zeebrugge (meer info elders in dit blad)
- 30 *Sasmes International, safety at sea en marine electronics exhibition* in Brighton (Eng.), tot 2 mei

MEI

- 1-2 *Sasmes International*,
- 12 Bedevaart naar Visserskapelletje in Bredene
- 19 Vissersbedevaart Blankenberge-Meetkerke
- 21-24 *Profish 96*, internationaal visserijsalon in Boulogne (Fr.)

JUNI

- 1-2 Weekend van de Landbouw en de Visserij in Nieuwpoort
- 7-10 *Fisch '96 International & Seafood Europe* in Bremen (Duits.)
- 18-20 *European Workboat Exhibition '96* in Portsmouth (Port Solent) (Eng.)
- 20 Garnaalstoet in Oostduinkerke
- 28 Verkiezing *Mieke Garnaal* in Oostduinkerke
- 29-30 *Garnaalsfeesten* in Oostduinkerke

DAG VAN DE AARDE

TEMADAG 'WATER'

IN MEER DAN 100 VLAAMSE GEMEENTEN



VRAAG UW GRATIS PROGRAMMAKRANT:

BOND BETER LEEFMILIEU

OVERWINNINGSSTRAAT 26, 1060 BRUSSEL.

TEL. 02/539.22.17. OF FAX. 02/539.09.21.



zondag 21 april 1996

HEIST

10de Festival van het Vlaamse Visserslied

Het 10de *Festival van het Vlaamse Visserslied* in Heist is gepland op donderdag 15 augustus. Voor het eerst zal de manifestatie in openlucht plaats grijpen. De voorbije jaren vond de wedstrijd plaats in de zaal Ravelingen, maar volgende zomer zal het podium op de Zeedijk ter hoogte van het Heldenplein opgesteld worden. Het publiek kan plaats nemen op de tribune die opgebouwd wordt ter gelegenheid van de jaarlijkse Zeewijding. De organisator, de folkloristische vereniging *Heyst Leeft* maakte al bekend dat Johnny Goes en enkele andere bekende Vlaamse zangers op Hemelvaartdag zullen aantreden.

Info voor kandidaat-deelnemers: Heyst Leeft, p.a. F. De Backere, tel. 050-51.20.94.

ZEEBRUGGE

St.-George's day

Te Zeebrugge gaat op 28 april de traditionele St.-George's day door. Om 8,45 worden kransen neergelegd aan het monument der zeelieden op de zeedijk. Daarna volgt een mis in de St.-Donaaskerk, een plechtigheid op het kerkhof en de herdenking wordt afgesloten met een receptie. Meer info bij Verheye, Marktplein 8 te 8380 Zeebrugge.

NIEUWPOORT

Grootste vislier van Europa

Brusselle Marine Industries uit Nieuwpoort leverde een vislier met een lengte van bijna 17,7 en 5,47 meter breed, bestemd voor het Katwijkse fabrieksschip *Mary Helen* van de rederij *Parlevliet & Vandeplas*. De constructie met een gewicht van 120 ton is de grootste vislier van Europa. De vislier vertrok op 8 maart per schip naar de YVC-werf in Capelle-aan-de-IJssel waar het schip in aanbouw is.

Brusselle, gespecialiseerd in grote lieren, leverde eerder al vislieren van meer dan 12 meter voor de grote vriestrawlers van de Scheveningse rederijen *Jaczon* en *W. van der Zwan*. Ook Duitse, Noorse, Poolse en Canadese fabrieksschepen varen met lieren van Nieuwpoortse makelij.

Op zoek naar Léon Spilliaert

LEON SPILLIAERT (°Oostende 1881 - †Brussel 1946) was een kunstenaar die in portretten en landschappen een uitweg zocht voor zijn oprecht grootse ideeën, maar daarbij moest ondervinden dat hij telkens terugkeerde naar de kust (de golven, de horizon) om te zien hoe eenvoudig het allemaal is.

Wie was die mens?

'Eens het hoofd ontbloot, zorgde zijn blondgrijze haartooi voor harmonie tussen weemoed en artistieke achteloosheid.' (1) Zijn stadsgenoot, Karel Jonckheere typeert hem duidelijk: een artiest!

Net zoals dat bij zijn broer en zus het geval geweest was had Leon Spilliaert zijn eigen persoonlijkheid vrij kunnen ontplooiën. Op school krabbelde hij al eigenaardige schetsen en tekeningen in zijn schriftjes, maar de schildersacademie kon hem niet boeien. Vandaar dat men hem later het *'prototype van de autodidact onder de moderne schilders in België'* gaan noemen is. (2)

We krijgen iemand te zien die weet wat hij wil: *'Een kunstenaar die van het begin af zichzelf was en er niet van afgeweken is.'* (2) En: *'... hij peilt naar de bodemloze oever van de psyche... Hij had een te vrije geest om zich zo maar te plooiën tot de regels van de eenvoudige picturale copes.'* (3)

Toch heeft ook Spilliaert zijn twijfels gekend: *'Door zijn veelzijdigheid en de ernst waarmee hij een antwoord zocht op de vraag naar de zin van het bestaan, twijfelde hij aan zijn levensbestemming.'* (2)

Het lijkt eigenlijk geen eenvoudige mens te zijn geweest. Wie was die man die de zee uiteindelijk herleidde tot een lijn en een kreet?

De foto toont bittere lijnen rond zijn mond. *'Een gekwelde zieletoestand, zijn angst, zijn eenzaamheid...'* (4)

Hij was belezen en zei van zichzelf: *'Ik zou schrijver geworden zijn, was ik geen schilder geworden.'* (2) Ooit heeft hij trouwens een honderdtal (!) gedichten geschreven, maar die zou hij later hebben vernietigd.

Had hij redenen om verbitterd te zijn? *'Men vond zijn werk aanvankelijk hallucinant en veel te somber'* (2). En er zijn nogal wat gemiste kansen en tegenslagen: niet naar Kongo omwille van zijn gezondheid; de te vroege dood van zijn vriend Verhaeren; niet naar Moskou als cultuuradviseur van Lenin omdat precies toen zijn dochttertje geboren werd; financieel verlies met de crash van 1929... Een opsomming die de bittere trek kan verklaren.

André Baert
(Wordt vervolgd)

Retrospectief Léon Spilliaert, Museum voor Schone Kunsten van Oostende, Wapenplein.. Tot 27 mei, iedere dag geopend van 10 tot 18 uur. Toegangsprijs 250 frank (met reductie 200 frank).

Bibliografie

- (1): Karel Jonckheere, Waar plant ik mijn ezel, Manteau 1974
- (2): Cat. Museum Schone Kunsten Oostende, Norbert Hostyn, 1990
- (3): Cat. Museum Schone Kunsten Oostende, Xavier Tricot, 1982
- (4): Cat. Museum Schone Kunsten Oostende, 1990



N.788 wordt blikvanger voor Visserijmuseum



De Nieuwpoortse garnaalschuit N.788 Moed en Vertrouwen werd door de laatste eigenaar, Jean Schallier, in 1988 geschonken aan de gemeente Koksijde om als blikvanger voor het Visserijmuseum op het rondpunt van Wulpen te worden geplaatst. Het oude houten vaartuig, gebouwd in 1942 op de werf J. Denye in Oostende, lag na de schrapping (24.9.87) aan de kaai in Nieuwpoort waar het op 31 juli 1989 plots gezonken is. De waterschout verplichtte het Nieuwpoortse stadsbestuur om het vaartuig te lichten. Dat gebeurde onder grote publieke belangstelling op 4 augustus 1989. Ontdaan van masten belandde de romp op de koer van de gemeentelijke werkhuisen in Oostduinkerke. Al die jaren liet een definitieve bestemming op zich wachten en stond de romp te verkommeren. Daar komt nu verandering. De romp wordt opgekalefaat en krijgt binnen afzienbare tijd een plaats aan de driehoek van de Toekomstlaan, nabij de op- en afrit van de autosnelweg. Het Oostendse scheepstimmerbedrijf Lowyck mag de restauratie uitvoeren. De kosten zijn geraamd op een half miljoen frank. Op de foto links: het gezonken vaartuig in de Nieuwpoortse haven. Rechts: de N.788 in betere tijden, afgemeerd naast de N.346 Broeder Annobert. (Foto's gw)

Belgische Zeemacht in nationaal scheepvaartmuseum

Naar aanleiding van de vijftigste verjaardag van de heroprichting van de Zeemacht in haar huidige vorm organiseert het Nationaal scheepvaartmuseum, i.s.m. de Belgische Zeemacht, van 7 juni tot 31 oktober een overzichtstentoonstelling. De huidige Zeemacht is in feite de vierde dergelijke organisatie van onze militaire marine na 1830. De eerste is ontstaan tijdens de Belgische Revolutie op 15 januari 1831 en droeg de naam 'Koninklijke Belgische Marine'. Aanvankelijk bestond de vloot uit een aantal buitgemaakte Nederlandse kanonneerboten, samen met de brigantijnen 'Congres' en 'Les quatre Journées'. Later werden nog een aantal andere schepen zoals de topzeilschoener

'Louise-Marie' en de brik 'Duc de Brabant' in dienst genomen. Tijdens de eerste decennia na onze onafhankelijkheid werden de manschappen van de Zeemacht regelmatig ingezet bij allerlei mercantiele en koloniale avonturen in Indië, China, West-Afrika en Midden-Amerika. Van overheidswege was de belangstelling echter zeer gering zodat de Koninklijke Marine in 1862 werd opgeheven. Verdere pogingen om opnieuw een militaire marine in de negentiende eeuw uit te rusten mislukten. Bij het uitbreken van de WOI werd opnieuw een 'Dienst voor de verdediging van de kust en rivieren' opgericht die ook al vlug werd opgeheven.

In 1917 werd andermaal marinepersoneel aangeworven en werden enkele staatschepen bewapend. Na de wapenstilstand werden er een aantal Duitse torpedoboten overgenomen evenals mijnenvegers en hulpvaartuigen. Deze vloot kreeg de naam 'Korps der Torpedisten'. Tijdens de oorlogsjaren was de marine eveneens actief in voormalig Belgisch Kongo waar de Duitsers op het Tanganikameer opereerden. Bij een Koninklijk Besluit wordt in 1927, zonder commentaar, de militaire marine opnieuw afgeschaft.

Op 1 december 1938 werd door het Ministerie van Landsverdediging een marinenedepot opgericht en een marinekorps georganiseerd. Op 15 september 1939 werd dit korps gemobiliseerd en werden meerdere schepen in dienst genomen voor het bestrijden van het mijnengevaar en voor de kustbewaking. De reorganisatie vloten niet en kon bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog slechts een beperkte activiteit optplooien. Toch nam het korps deel aan de evacuatie van Duinkerke. Een deel van de schepen week uit naar Franse, Spaanse en Portugese havens terwijl ongeveer 300 zeelieden Groot-Brittannië bereikten. In 1941 werden deze laatsten overgenomen in de 'Belgian section' van de Royal Navy. Ze werden vooral ingezet voor konvoitaken op de Atlantische Oceaan. Op 6 juni 1944 nam de sectie deel aan de landing in Normandië.

Op 1 februari 1946 werd deze Belgische sectie omgevormd tot de Belgische Zeemacht. Ze werd in 1949 één van de drie machten van het Belgische leger. Sindsdien werd de Zeemacht ingeschakeld in de NAVO. Vooral gedurende de laatste jaren werd de Zeemacht regelmatig ingezet als onderdeel van de vloot van het Atlantische Bondgenootschap, hoofdzakelijk voor bevoorrading en mijnbestrijding zoals bij het Golfconflict.

De eigen collectie scheepsmodellen, voorwerpen en documenten van het scheepvaartmuseum werd aangevuld door gebuiklenen van de Belgische Zeemacht en van privépersonen.

Zo zal er een filmdocumentaire getoond worden over de 'Kamina', van bij de bouw van het vaartuig in 1939 tot het slopen in 1968. Verder zal o.a. de ontminningstaak van de marine speciaal worden geïllustreerd door het tentoonstellen van twee echte mijnen die ter beschikking werden gesteld door de ontminningsschool.

Praktische gegevens:

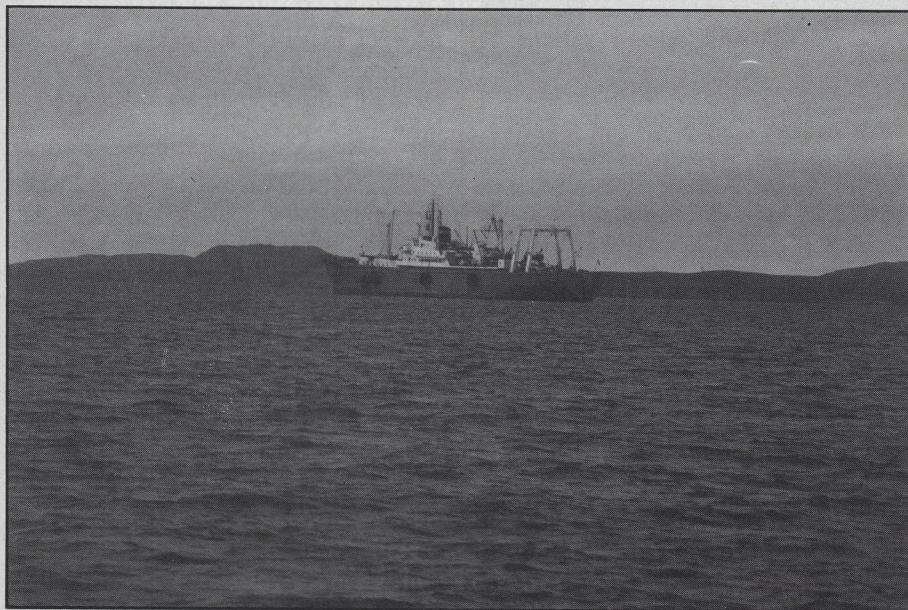
Nationaal scheepvaartmuseum, Steenplein 1 - 2000 Antwerpen (grote tentoonstellingszaal op de benedenverdieping).
Openingsuren: 10 uur tot 16.45 uur (gesloten op maandag).

Een tocht langs Schotse vissershavens (VI)

Van haring naar makreel te Ullapool

ULLAPOOL IS EEN belangrijke diepwaterhaven, gelegen op een nauw schiereiland te midden van Loch Broom. De omringende hoge kusten en eilanden bieden bescherming tegen de winden vanwaar ze ook mogen komen.

Vroeger was Ullapool de grootste haringhaven op het Britse eiland, nu is het (samen met Lerwick) het grootste Britse klondykerknooppunt (1) en een alombekende overslaghaven voor vis.



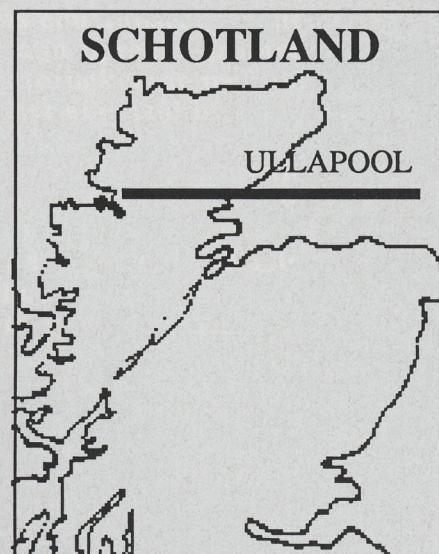
Een hekreiler-klondyker uit Letland in Loch Broom

VANAF 1960 BEGON de haringvisserij fel te veranderen: de stocks waren overbevist; de scholen volgden een ander trekpatroon; de consument begon minder haring op het menu te zetten... Ullapool verloor daardoor vanaf 1975 zijn status als grote haringhaven en zocht een nieuwe taak. Die werd ook gevonden. In dezelfde waters kwam veel makreel en horsmakreel (pours) voor. De Britse consument begon makreel te eten, maar vooral landen die in die waters niet mochten vissen interesseerden zich voor deze visserij.

Het makreelseizoen te Ullapool concentreert zich in 4 à 5 wintermaanden. Momenteel nemen een 60-tal Schotse en Ierse vissersvaartuigen deel aan de campagne. Grosso modo kunnen zij op vier plaatsen terecht met hun vangst: op de Britse markt via Ullapool; rechtstreeks aan *Shetland Catch*, het verwerkingsbedrijf op de Shetlands; op de Noorse

markt, waar de vissersschepen, bij schaarste voor de Noorse kust, met hoge prijzen naartoe gelokt worden; op de klondykers die, naargelang het middelpunt van de vangst te Ullapool of te Lerwick ligt, ofwel in Loch Broom of in de baai van Lerwick (Bressay Sound) ankeren.

Tijdens de eerste drie maanden van 1995 werd te Ullapool 51.200 ton makreel aangeland met een omzet van 7.125 miljoen pond (= 340 miljoen frank) of gemiddeld 142 £ per ton. Visverwerkende bedrijven uit Aberdeen, Fraserburgh en Peterhead namen ongeveer één vierde daarvan af. De rest ging naar bedrijven in Engeland en op het eiland Man. Zeventig trucks voerden 2 à 3 maanden lang niets anders dan makreel naar de verschillende bestemmingen. Op zulke ogenblikken daverd Ullapool op zijn grondvesten. Verwerkte producten worden uitgevoerd naar onder meer Japan, Centraal-Azië, Afrika en Israël.



Wanneer *Shetland Catch* te weinig aanvoer heeft, verhoogt ze haar prijzen zodat vissersvaartuigen (ook Noorse) hun vangst daar afzetten (2).

Het gros van de vangsten komt echter terecht op de klondykers. Zij krijgen een plaats dichtbij de aanvoerhaven (Ullapool of Lerwick) opdat er controle moet zijn op de hoeveelheid makreel die door hen wordt overgenomen (i.v.m. quota en omzetbelasting). In 1995 werd de klondykersprijs vastgesteld op 135 pond (= 6.350 frank) per ton. Vorig jaar waren de daar aanwezige klondykers geregistreerd in Rusland, Estland, Letland, Bulgarije, Roemenië, West-Afrika, Belize en Nederland (3).

In 1995 werd er 85.000 ton makreel overgeladen op de klondykers. Dit was maar de helft van wat er in het seizoen 1987-1988 werd verladen, maar veel meer dan wat er jaarlijks tussen 1991 tot 1994 werd verkocht. Omdat de verwachtingen hoog oplopen mogen er in het seizoen 1996 zeventig klondykers aanwezig zijn in plaats van de zestig in 1995.

Witvis en schaaldieren

Het hele jaar rond wordt te Ullapool ontzettend veel op trucks gezet door oostkustvissers die hun vis meestal naar Peterhead overbrengen. Ullapool ontvangt ook regelmatig vreemde vaartuigen. Drieëntwintig trei-



Zeehondenkolonie

lers nemen er tijdens de zomer deel aan de garnaalvangst. Die visgronden bevinden zich tussen Gairloch en Stoer Point en rond de Summereilanden. Sedert 1983 vissen er ook verschillende krabbenvissers (o.a. uit Dartmouth, Guernsey en Jersey) vanuit Ullapool. Ze vissen op bestelling of voeren hun vangst zelf rechtstreeks uit naar Frankrijk (Parijs), Spanje en Portugal. In de zomer van 1995 lag de prijs in de vismijnen gemiddeld op 90 fr. per kilo, wat eerder aan de lage kant is.

Toeristenboten

Op de kusten en eilanden in een brede kring rond Ullapool bevinden zich honderden zeehondenkolonies. Toeristenboten zoals de 'Islander' en de 'Summer Queen' laten de bezoekers een stuk ongerepte natuur bewonderen. Tijdens zeetochten vaart men tot op enkele meters van zeehonden die zich in de zon liggen te koesteren. (4)

Na het zomerseizoen worden die toeristenboten ingezet om bemanningsleden van de klondykers af te halen en over te brengen naar Ullapool voor een *verzetje*. Het gaat daarbij om veel volk, want tijdens het klondykerseizoen bevinden zich soms 6.000 bemanningsleden op de schepen in Loch Broom. Van het *verzetje* zelf moet niet veel worden verwacht. Aan de wal vertellen borden met Russische opschriften wat van hen verwacht wordt. Maar de vreemdelingen werken voor een laag

loon. Daarbij komt dat ze leven op voorschotten en soms maandenlang moeten wachten op achterstallen. De fleurige zwier die Ullapool tijdens de jaren zeventig kende en waarvoor de stad in de visserij bekend was, is vandaag dan ook verdwenen. Vele restaurants en win-

kels die er vroeger waren vonden we dan ook vandaag niet meer terug.

Tekst en foto's: Daniel Pots

(1) Klondykers zijn fabrieksschepen en hekreillers, die in de betrokken wateren niet mogen vissen, maar dichtbij de aanvoerhavens ankeren om de door anderen gevangen makreel rechtstreeks over te nemen.

(2) In 1995 hadden de Noren plots makreel te kort. Zij verhoogden op hun beurt de prijzen tot 200 pond (= 9.400 frank) per ton. Op zo'n momenten varen een aantal Schotse en Ierse purseseiners en supertrawlers natuurlijk prompt richting Noorwegen.

(3) Afgezien van de vaartuigen die onder Nederlandse vlag varen zijn veel klondykers erg verwaarloosd. Drie Russische vaartuigen zijn in de omgeving op rotsen vastgelopen en gezonken. Verschillende andere zijn op drift geslagen toen hun ankerkettingen knapten. Daarbij verkeerden verschillende honderden mensen in levensgevaar. Sindsdien moeten de klondykers alle aan Europese veiligheidsnormen voldoen. Jaarlijks controleren de Britten nu ook effectief de schepen.

(4) Wetenschappers schatten dat er rond Groot-Brittannië 200.000 à 300.000 zeehonden leven. Sedert ze een beschermde diersoort zijn, nemen ze snel in aantal toe. Ze verorberen per jaar vele tonnen vis die anders in de netten van de vissers hadden kunnen terechtkomen. Die netten worden verder dikwijls door de zeehonden beschadigd, of de vissers worden gehinderd door horden zeehonden die de vangst aanvallen. Bij de Schotse vissers gaan er dan ook weer stemmen op om jaarlijks een deel van de zeehondenpopulatie te vernietigen.

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

Volgende maand 100ste HVB-nummer

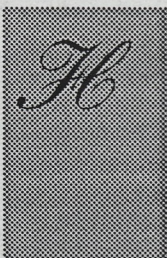
Het volgende HVB-nummer is het honderdste nummer dat sinds de overname van Het Visserijblad door de vzw Liefkemores verschijnt. Eind 1987 viel de beslissing dat Het Visserijblad na 54 jaargangen - het eerste nummer verscheen op 1 februari 1933 - niet langer zou verschijnen. In spoedtempo werd toen een vereniging gemobiliseerd die alsnog wilde voorkomen dat het weekblad zou

verdwijnen. De nieuwe redactieploeg engageerde zich voor één jaar en nam de 55ste jaargang van het blad dat als ondertitel, *onafhankelijk maandblad van de zee* kreeg, voor zijn rekening. Ondertussen zijn we reeds aan de 63ste jaargang toe en heeft de lezer het 99ste nummer in handen dat sinds die beslissing gepubliceerd werd. Volgende maand (vrijdag 3 mei) rolt nummer honderd van de pers.



Het eerstvolgende nummer van HVB ligt op vrijdag 3 mei in de krantenwinkel

van schepen



IER ZITTEN WE dan in ons flatje met zicht op zee naar de vage kim te staren met de gedachten hoger dan de sterren. Even realiseren we ons hoe het zeegeruis de loop

van onze jaren heeft overstemt. En gezien de niet zo paradijselijke evolutie op de grote vlakke is het niet verbazend dat we met onze vernestelde gedachten afzakken in de kuil van de zwaarmoedigheid. Magere troost is het, dat het merendeel van de mensheid gewoon is haar uren van verstillings aldaar door te brengen.

Alles verandert... En toch, toch blijft alles gelijk, daar moet je eens op letten. Natuurlijk zijn er nogal wat mensen die niet meer de grote vlakke op willen, die het leuke leven van de wal verkiezen. Niet iedereen is tussen schip en kaai geboren. Je moet om te beginnen al Gods grote akker ruiken. De opleiding is eigenlijk niet danig veranderd, varen voor de mast blijft onverbetelijk, al heeft één en ander het zeeleven een andere koers gegeven, bekijk maar de soorten van schepen en hun bouw, snelheid en uitrusting. 'Schipper daar komt weer zo'n strijkijzer' waarschuwt de jeugdige matroos aan boord van de trailer wanneer een supertanker op de kim verschijnt. De maritieme omwenteling heeft *curieuze* toestanden doen ontstaan en het de zeeman niet gemakkelijk gemaakt. 'Schepen zijn gebouwd om te varen', nooit is de uitspraak realistischer geweest. Rustige vaart en stormachtige

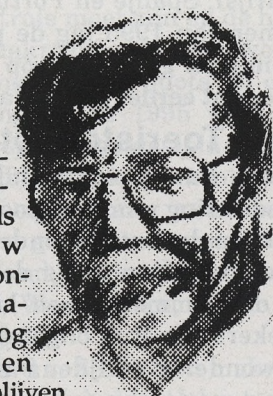
van mensen

havens zijn verdwenen in de nevel der tijden, allicht leven ze voort in de geesten der laatste zeerobben.

Zes matrozen en een paardekop zijn aangemonsterd, zij zullen het ook wel doen! Met minder volk méér taken vervullen. Ze leven aan boord in een babelse spraakverwarring en eten onveranderlijk de 'kip chow mein' van een sluwe Koreaanse kok. In Dar-es-Salaam hebben ze die dan wel van boord geschopt: je kunt niet elke dag rijst eten. Dan is de nieuwe kok, een Zaïrees, een welgedane oliebolventer, aan boord gekomen en werd het een dagschotel van *pidi pidi*, aardnotenmeel — daarvan krijg je *amoeben* (en daarna ook nog buikloop) — met maniok in de vorm van worstjes gerold en gebakken in palmolie en om eens te veranderen, *fufu*, idem maar in ballen gedraaid en gebakken. Voor iedereen hetzelfde. Dat maakt het bestaan niet gemakkelijker. Een Noors of Duits gezagvoerder, de enige die het zeemanslied 'Salio Jamaica' nog kan zingen, aan boord van het schip ingeschreven in Malta, met twee Filipijnse stuurlieden en een Russische bootsman en verder bemanningsleden van acht verschillende nationaliteiten, zullen 't klusje klaren. De *chief engineer* is een dronken velomaker uit Polen en de *wipers* zijn zoek- en salsadansers uit Zimbabwe, die almaar glunderen alsof ze de erfgenamen van de reders zijn. Hun aanpassingsvermogen en le-



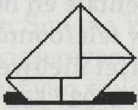
van de zee



v e n s -
kracht blijven verbazen, zelfs als ze blauw van de honger zijn lachen ze nog hun tanden bloot. (Zeblijven de enige liefhebbers van de *fufu* en de *pidipidi*.) Een eigenaardige mix van zilte hufters. ' Al ziet men de lui, men kent ze niet' zei Bredero al. *Fools paradise*. Waarmee we helemaal niet bedoelen dat het schip niet gelukkig vaart. Al wordt zelden verteld hōe dan wel. Duidelijk is het: ze ontlenen samen de kracht aan hun samenhorigheid binnen de verschansingen van hun drijvende verblijf en pogen goed te zijn voor mekaar, om na hun reis terug te keren naar hun eigen eenzame gevecht.

Lin

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 brieveschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd.

De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

Klokhennen en kuikentjes

Men zegt dat ik in 1992 de Rederscentrale zonder meer en zonder om te zien verlaten heb. Na hetgeen ik daarover hier en daar gehoord heb, voel ik me verplicht mijn eigen mening aan de lezers van HVB te laten kennen.

Directeur Wittevrongel was zeer goed op de hoogte van de redenen die ertoe geleid hebben dat ik destijds mijn ontslag gaf als bestuurslid van de Rederscentrale. Ik heb daar met hem over gesproken en geschreven. Trouwens dat weet Bart Schiltz nu ook.

Als sommige bestuursleden daarvan niet op de hoogte waren, dan komt dat doordat ik van hen geen afscheid genomen heb en omdat niemand de moeite gedaan heeft mijn ontslag aan de overige bestuursleden te melden. Dat is hetgeen ik daaruit afleid.

Voor de rest kan ik me, als neutraal waarnemer, goed verzoenen met de jongste evolutie in de Rederscentrale, zoals die in het Informatieblad te le-

zen stond. Waar ik het moeilijk mee heb is dat HVB van februari directeur Wittevrongel een klokken noemt en de reders-bestuursleden kuikentjes. Misschien een grap, misschien ook niet. Wel weet ik goed dat Wittevrongel meermaals zei: 'Ik ben hier de baas niet, dat zijn jullie, bestuursleden!' Daar kon ik me wonderwel in vinden. Ik liet me niet in de luren leggen. Ik geloofde erin.

Ex-reder Eddy Serie N.v.d.R.: Eddy Serie is een oud-visser die momenteel een roman aan het schrijven is. Maar eerst moet hij goed leren lezen. Nergens in de HVB-passage waarmee hij het moeilijk heeft is er sprake van reders-bestuursleden. En voor de rest... hoe moet ik het uitleggen? Stel, Eddy, dat jij een liefde hebt en je schrijft haar een brief. Daarin zeg je, poëtische natuur als je bent, dat haar hals rank is als die van een zwaan. Niets aan de hand: dat heet — onder schrijvers mag ik dat wel zeggen — 'een vergelijking'; ze is in dat geval niet erg origineel, maar wel heel treffend, en je zou denken dat je liefde wel begrijpt wat je wilt zeggen, meer zelfs: dat ze smelt! Groot zou je verwondering zijn wanneer je vervolgens een boze schoonmoeder in spe aan de deur krijgt: OF JE WEL EENS WILT OPHOUDEN TE BEWEREN DAT ZIJ EEN NEST GEVOGELTE VOORTGEBRACHT HEEFT!

Eddy Serie, een goede raad: als je een roman schrijft, wees dan waakzaam, want sommige lezers kunnen het onderscheid niet maken tussen 'je hals is rank als...' en 'jij bent een zwaan'. Aan sommige mensen zijn zo'n subtiliteiten niet besteed.

Voor alle zekerheid: hetgeen hierboven staat is een willekeurig voorbeeld. Ik weet niet of brieveschrijver

een liefde heeft. Evenmin weet ik of haar hals rank is als die van een zwaan.

Technisch probleempje

In Het Visserijblad stond er een stukje over het Belgische Scheepvaartmuseum. Nu wou ik daar foto's bestellen van Belgische kotters. Onder het artikel stond een telefoonnummer, maar dat nummer klopt niet van Holland naar België toe.

J. Roozendaal, Scheveningen N.v.d.R.: Probeer eens op nummer 09 32 3 232 08 50 of schrijf een briefje naar Nationaal Scheepvaartmuseum, Steen te B-2000 Antwerpen. Adjunct-conservator Wim Johnson, zo weten wij, helpt waar hij kan.

Geen-polemiek vervolgt

De beste manier om een polemiek uit de weg te gaan is er een te ontketenen, zo moeten ze bij de Rederscentrale (verder RC) gedacht hebben. Op 15 februari verscheen in het informatieblad van deze vereniging een uitgebreid antwoord op een reeks artikelen en brieven die in HVB verschenen waren. Tegelijk werd er vanuit het hoofdkwartier van de RC een recht van antwoord naar ons blad verstuurd. Beide teksten werden overigens in HVB van vorige maand gepubliceerd: goed voor een kleine vijf bladzijden kopij. Merkwildig opvallend in deze polemische geschriften was telkens de wens om vooral geen polemiek te voeren. Daar had de oude Macchiavelli nog iets kunnen van opsteken!

Vervolgens. Hetgeen te verwachten was gebeurde ook. Verschillende mensen die zich in de RC-teksten geseiveerd voelden, maakten van onze



het taxibedrijf voor de visserij

Bredene

Oostende

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



kolommen gebruik om te antwoorden. Eén enkele briefschrijver eiste ook een recht van antwoord in het Informatieblad van de RC.

Aan het einde van deze polemische storm kwam ondergetekende (tot zijn eigen verbazing) tot de conclusie dat hij eigenlijk de enige betrokkene was die in deze kwestie géén polemieek gevoerd had. Spijtig, want eigenlijk hou ik wel van een stevig potje polemische geschriften (dat is een literaire discipline die we in Vlaanderen praktisch niet kunnen beoefenen omdat ook de schrijvers hier voortdurend zeggen geen polemieek te willen voeren), maar terzelfder tijd ben ik een doodbrave mens die vooral niet tegen de verlangens van zijn medeburgers wenst in te gaan. En in de Rederscentrale wenste men vooral géén polemieek te voeren, zo werd me dus op het hart gedrukt.

En dat gaat maar door. In het Informatieblad van de RC van 15 maart worden twee brieven gepubliceerd. Enerzijds mag de RC zich verheugen in de steun van ex-reder Eddy Serie die zich kan 'verzoenen, als neutraal volger van de laatste evoluties, met het-

geen in het Informatieblad van de Rederscentrale verscheen' (sic). Daarnaast wordt een brief geplaatst van schrijver P. Godfroid (32), die schrijft aan boord van de Z 284. Hij noteert zwaar: 'De polemieek tussen Rederscentrale en HVB, een slapende vulkaan, is bruusk tot een uitbarsting gekomen'. Een en ander mondt 'plots uit in vlijmscherpe monologen tussen een vakblad en een folkloreblad — noem een koe een koe...'. Waarschijnlijk om desgevallend een nieuwe polemieek te blussen zegt de briefschrijver verder: 'Persoonlijk vind ik de kwaliteit van HVB maar niets, wat weliswaar niets terzake doet. Maar het blad is wel het ideale wapen voor mensen die luidkeels uiting willen geven aan frustratie en onmacht, en elders geen gehoor vinden. De brieven die ik — mea culpa — reeds aan HVB geschreven heb, en ze in plaats van op de post, in de vuilbak heb gedeponeerd, zijn legio, geloof me vrij'.

Nu moet je weten: wanneer men HVB een folkloreblad noemt, dan word ik kwaad... of toch bijna (want wij schrijven natuurlijk ook wel over de gezamenlijke oude gebruiken die in de visserij bestaan [hebben], interes-

Het Belgisch Staatsblad is overgechakeld op een nieuwe telefooncentrale en heeft nu een nieuw telefoonnummer gekregen. Het nieuwe oproepnummer is 02 / 552 22 11.

sant toch: folklore!) . Maar omdat men mij sinds 15 februari ten overvloede vraagt vooral geen polemieek te voeren, laten we ook dat maar over ons gaan.

Voor de rest hebben wij natuurlijk zo een eigen mening over een en ander. Zolang we bijvoorbeeld toevlucht zijn voor mensen die, in de woorden van briefschrijver Godfroid, 'uiting willen geven aan frustratie en onmacht, en elders geen gehoor vinden' heeft dit blad een goeie bestaansreden. Ik wil maar zeggen: er kan een tijd komen dat ook Godfroid wat blij is dat dit blad er dan nog is. Niks folklore! Wel kan het zijn dat wij sommigen op de zenuwen werken, maar dat ligt dan meer aan hun zenuwen dan aan ons.

Flor Vandekerckhove

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

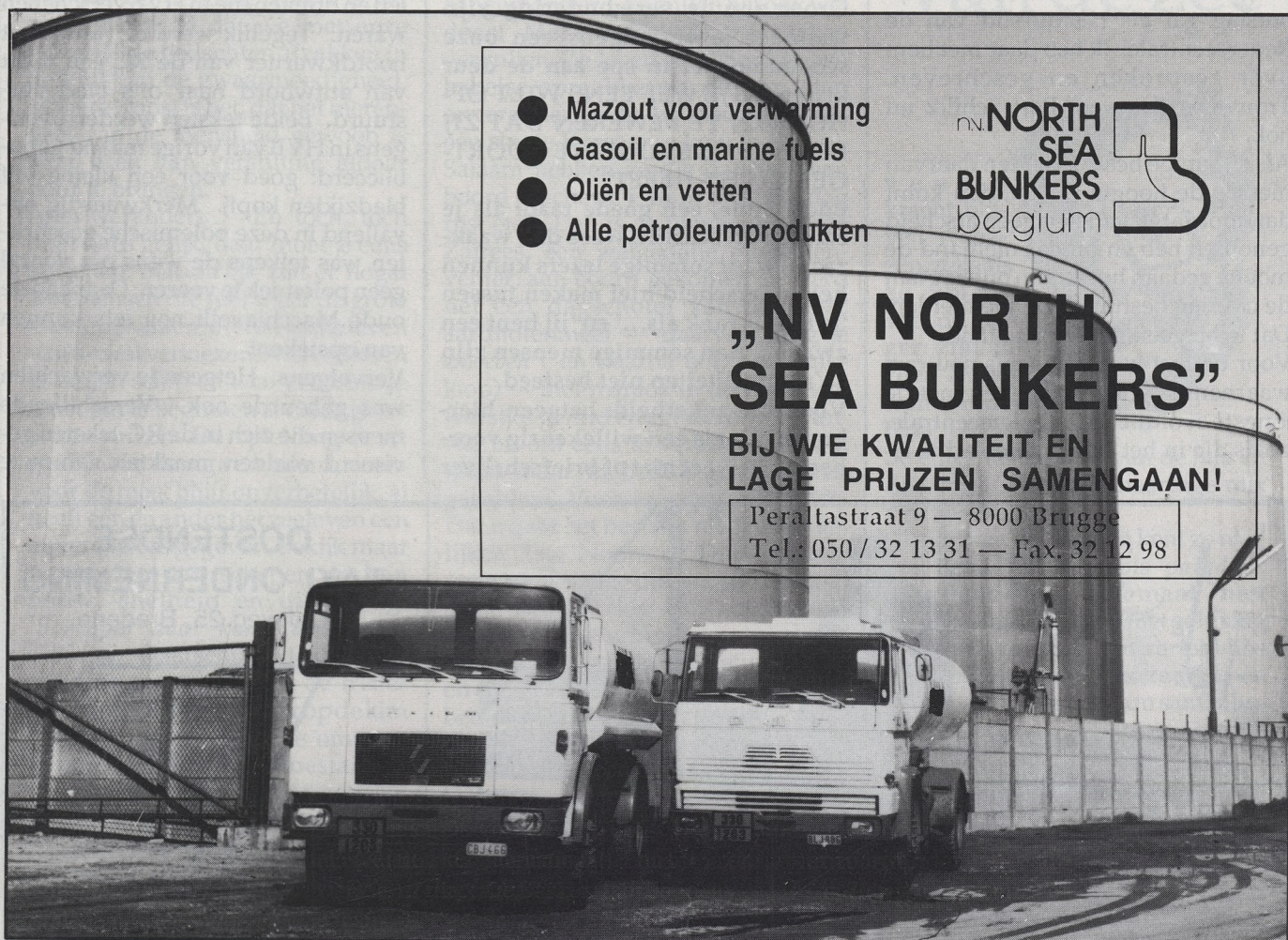
NV NORTH
SEA
BUNKERS
belgium



„NV NORTH
SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



* In de Sint-Augustinuskliniek te Veurne overleed op 24 maart oud-visser Pieter Legein. Hij was met vele familiebanden aan de visserij gebonden. Pieter — ook bekend als 'Pier' of 'Piere Van Levientjes' is de neef van Simone Vincent (echtgenote Marcel Lambrecht) van de Oostendse vissersvoedingswinkel Kurkenzak — alom bekend als 't Vegeetje' — en neef van wijlen Pierre Vincent (echtgenoot van Denise Verhaeghe (en oud-reder van de IJslander O 129). Pieter Legein (°12 november 1912 te Oostduinkerke) is respectievelijk ook vader en schoonvader van Jean- Pierre Legein en Norbert Vercoutter, vroegere eigenaars van de N 723 'Pallierter' (PVBA Puystiens Gerard). Hij is grootvader van Mario Vercoutter en schoonzoon Norbert Vercoutter, vroegere eigenaars van de herbouwde N 402. Pieter was de man die voor hen de de netten maakte.

Zelf heeft Pieter Legein ook nog ter visserij gevaren. In de zestiger jaren was hij matroos op de N 734 van wijlen Hubert Pammeloo en veel vroeger nog werkte hij o.a. samen met zijn vader, de reder Lieven Legein, aan boord van de OD 16, een vaartuig dat nog zonder motor onder zeil voer.

Piere Van Levientjes was een gewaardeerd volksfiguur. Te Oostduinkerke is het de gewoonte dat op kermisdonderdag een vissersmis wordt opgedragen, waarna er een herdenking volgt aan het visserijmuseum. Na die ceremonie is er traditioneel een samenkomst in het café 'Visserswelzijn' waar de waard gratis koffie schenkt en het organiserend comité voor broodjes zorgt. Daar worden enkele minuten stilzwijgend de overleden vissers herdacht. In de traditie die daarop volgt speelde Pieter zijn rol: hij was het die vervolgens met de oude melkkan waarover een doek gedrapeerd was de gelagzaal rondging. Daarin kon

elkeen geld deponeren, bedrag dat achteraf aan de pastoor wordt gegeven om de vissersmissen te betalen.

(Met dank aan Jean-Pierre Legein voor de informatie)

* Wij vernamen het overlijden van Emiel Lauwerens, echtgenoot van mevrouw Lydia Fontaine en visser op rust. Emiel Lauwerens werd geboren te Oostende op 26 april 1906 en overleed in dezelfde stad op 17 maart 1996.

* Op 15 februari overleed te Oostende Martine Vanhoucke (41), echtgenote van Ronny Zwertvaegher, reder van de N 738.

* We vernamen het overlijden van Oscar Tratsaert (°Stene 19 juni 1924). Hij was Stuurman op rust bij de baggerwerken Decloedt-zoon nv. De op 20 maart 1996 overleden Oscar Tratsaert (echtgenoot Simone Carton) werd ter aarde besteld op 25 maart 1996.



Scheepsdiesel

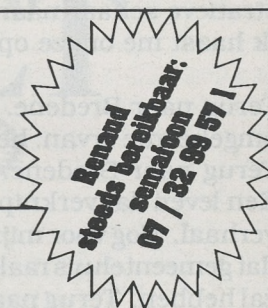
RENAUD

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
- scheepslektricititeit en -koeling
- steeds! bereikbaar per semafoon: 07 / 32 99 57 1



Een schrijver aan zee

Terug naar Bredene

IN HET GEMEENTEHUIS van Bredene zet de bediende de schaar in mijn identiteitskaart. Daarmee komt officieel een einde aan een kwart eeuw afwezigheid uit die gemeente. Terug naar Bredene. Na vijftienvijftig jaar ben ik daar uiteindelijk weer gaan wonen: Kortrijk, Nazareth, Gent, Brussel, Amsterdam, ja zelfs Oostende, het is allemaal voorbij. Steden waaraan vrouwen namen gekoppeld zijn, avonturen en idealen. Ik voel me zo'n beetje Ismaël, de verteller van de Moby Dick die het allemaal meegemaakt heeft en die nu op de bank zit waarop hij zoveel jaar geleden ook al zat, maar nu: klaar om te vertellen.

Terwijl de snippers van de verknijpte kaart in de papiermand vallen, heb ik twee epifanieën tegelijk. Vraag me niet wat dat zijn, epifanieën, neem gewoon van me aan dat ze bestaan. En neem aan dat het veel is, twee epifanieën in één keer, zeker in de korte tijd dat knipsels de afstand afleggen van de administratieve schaar naar de administratieve vuilbak. Ik haast me om ze op te schrijven.

Terug naar Bredene. Een beweging, maar ook het omgekeerde ervan: het ophouden van een beweging. Terug naar Bredene. De voltooiing van een cirkel. Een leven dat verknijpt wordt en composteert tot een verhaal. Nog voor mijn oude identiteit de bodem van dat gemeentehuis raakt, weet ik dat dit zware gevolgen zal hebben. Terug naar Bredene wordt een beweging die er geen is. De praktijk van een eurotaoïsme! Daar in Bredene zal werk gemaakt worden dat het werk afschaft, kunst die de kunst afschaft, daar zullen records verpulverd worden, records van traagheid wellicht, waarvan nooit iemand enige weet zal hebben, zo onzichtbaar zullen ze zijn.

De gemeentebediende kijkt me triomfantelijk aan. Zo! Gedane zaken nemen geen keer.

— 'Hoe hebben ze ooit kunnen stellen dat Zijn of Niet-Zijn de kwestie is?' vraag ik haar. Zij weet het niet. Ik ook niet. Zijn, Niet-Zijn, het overlapt elkaar. Ik ervaar het opeens glashelder en ik vermoed dat zij het ook zo ervaart — maar dan al jaren. Voorwaar, dit moet Bredene zijn!

Veel meer moet over die eerste epifanie niet gezegd worden. Daar zal je later nog over horen. Bijvoorbeeld wanneer onbekenden bloemen neerleggen voor het gedenkteken van Zegher Janszone, de even onbekende held van Bredene; een vrijheidsstrijder natuurlijk. Daar zal verslag over uitgebracht wor-

den in een tijdschrift dat nauwelijks bestaat, het Orgaan van Terug naar Bredene, de beweging die er geen is. Dat tijdschrift zal verschijnen in de marges van het spektakel, haast opgemerkt. Het zal toeslaan en weer verdwijnen: een guerrillero van het geschreven woord.

Meer kan ik nu niet zeggen, want ik moet de tweede epifanie nog vastleggen vooraleer ze weer verdwijnt en wellicht nooit nog door iemand ervaren wordt. Laat me je alleen nog het woord meegeven dat mij vanop langvervlogen filmschermen bijgebleven is: KORTELINGEN. En kijk vooral goed uit, want het zal nauwelijks te zien zijn, en dan alleen nog maar door gelijkgestemden (gesteld dat die er zijn).

Terwijl de gemeentebediende mijn identiteit vernietigt — maar niet vooraleer ze me een andere gegeven heeft, zo moet ik eraan toevoegen — wil ik d'r nog vragen een ogenblik te wachten (verwijlen lijkt me het goede woord te zijn, maar zeker ben ik dat niet), mij nog één keer mijn oude kaart te geven. Te laat. Ik wil die nog eens bekijken. De gegevens controleren. Vooral: hoelang heb ik daar naast de stad gewoond, naast de vuurtoren, naast de kwestie, naast de haven, in het eergisteren nog vergeten gebied dat vele namen heeft: Vuurtorenwijk, Oude Vuurtorenwijk, of gewoon Vuurtoren, Liefkemores, Lisjemorre, Negerdorp, Oostblok van Oostende... Zoveel namen om een plek te vatten die totvoor kort onvatbaar was, een leegte eigenlijk, gevuld met toevalligheden, een ordeloosheid die de burgers pijn aan de ogen gedaan moet hebben... EN WAAR ZE NU EENS IETS AAN GAAN DOEN, ZIE!

Ik ben kansloos.

Niemand mag twee identiteiten in zijn hand hebben. En de snippers vallen onherroepelijk in de mand. Ik wil haar nog vragen me een ogenblik alleen te laten met mijn oude kaart. Dat moet een recht zijn, zoiets. Rouwproces. Om met mezelf in het reine te komen, want teveel vragen stellen zich onopgelost dwarrel dwarrel de papiermand in. Pleeg ik verraad door daar weg te gaan? Laat ik het gebied over aan de projectontwikkelaars, de mannen van de toerisme-economie, de doordrammers van de vooruitgang, van hetgeen ze denken dat vooruitgang is, de organisatoren van de spektakelmaatschappij? Moet ik niet gewoon een beetje in de weg blijven staan? een beetje dwarsliggen? een beetje ergernis opwekken? zoals ik dat al jaren doe.



Ik sta voor dat loket en wil de zwaartekracht tegenhouden: wacht! ik ben nog niet klaar met de theunisbloemen — mijn theunisbloemen — die daar rond de vuurtoren ongevraagd van in 't voorjaar tot laat in de herfst bloeien naast lege conservendozen, een gestolen fiets en nog een weggesmeten matras.

Tot voor kort nog was het Fort Napoleon (het Fort van Napoleon, zeggen wij heel terecht) dat daar over alles uitkijkt nog een verloren zaak, net zoals de scheepswerf Seghers en de visserij: allemaal de moeite van verloren zaken waard. Een sportterrein naast een baggerbedrijf, naast een verlaten militaire basis. Scheepswrakken waarop uitgestotenen der aarde overnachten en vrijen; spuiten. Dingen die het daglicht niet mogen zien. Vreemd: een vuur dat aangestoken wordt in de duinen. Vreemde vogels dus, hondenstronten en konijnen van een klein ras, waarschijnlijk stammend van een daar door stedelingen gedumpt stel dwergkonijnen. Wat is het verband tussen al dat wrakhout... of het zou ikzelf moeten zijn?

Waarom ga ik daar dan weg? Zeker: er staat schimmel op de muren van het huis waarin ik woon, houtrot maakt dat ik de ramen niet meer open krijg

en deze die (helaas) open staan niet meer dicht. Is het daarom dat ik weg ga? Is het de schoorsteen die aan diggelen valt? Of de daar niet te keren aanwezigheid van laat ons ze initiatiefnemers noemen die de grijze vuurtoren komen schilderen in blauw en witte golven waarna — natuurlijk, natuurlijk — een lichtspel daar jaarlijks voor een meerwaarde zorgt? En wel bij de opening van het toeristische seizoen. Komt dat zien, komt dat zien! Of de dreiging die er heerst? De Europese Unie die geld weggeeft, veel geld, om het gebied een naam — nòg een naam — te geven, een bestemming... De immobiliënmaatschappij die de scheepswerf opkoopt en er een gewonnen zaak van maakt. Een net dat zich sluit. Politici die hun hand op de landkaart leggen en zodoende de leegte rond de vuurtoren met hun macht bedekken... Het Fort Napoleon dat nu geconserveerd wordt en dus een bestemming moet krijgen, een plaats in het spektakel. De jachthaven die er zeker komt. De neppioniers die er komen uitkijken naar een stek om er — waarom niet? - een club cabaret bistro te installeren. En een loft! Ik neem afscheid van het bouwwerk dat nu niet lang meer een leeg pakhuis heten zal.

Flor Vandekerckhove

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIET NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Ferries: nieuwe veiligheidsnormen

Achttien landen zijn er, 18 maanden na de ramp met de Estonia in de Finse Golf, in geslaagd een regionaal akkoord te ondertekenen dat nieuwe, strengere veiligheidsnormen oplegt voor uitbaters van ro/roferries. Volgens de nieuwe normen moeten deze tegen uiterlijk 2002 ondermeer in staat zijn een waterlast van 50 cm (18 inches) te tolereren op hun garagedekken, zonder te kapseizen.

De nieuwe normen zullen van toepassing zijn op alle schepen die havens aanlopen in de Baltische regio en in de Atlantische wateren van IJsland tot Kaap Finesterre in Spanje. De overgangsfase van vijf jaar moet toelaten de financiële pijn voor de reders te verzachten. Daarbij zullen de schepen met de zwakste veiligheidsvoorzieningen eerst aan de beurt moeten komen.

De nieuwe RMT-topman Yves Radelet verklaarde dat hij geen problemen zag voor de Belgische ferry-uitbater. De 'Prins Filip' is naar zijn zeggen reeds de veiligste ferry in West-Europa en beschikt al over zgn. *bulkheads* (tussenschotten). 'Voor de andere RMT-schepen was sowieso een aanpassing en modernisering van de vloot voorzien', aldus Radelet.

De nieuwe norm zal in het algemeen wellicht aanleiding geven tot het versneld uit de vaart nemen van een aantal ferries, waarvoor zware uitgaven economisch niet meer verantwoord zijn. De Britse pers schat dat zowat een kwart van de bestaande Britse ferries afgevoerd zal worden in de eerstvolgende vijf jaar. Of ze vervangen zullen worden door nieuwbouw zal allicht ook van andere factoren afhangen; niet in het minst van het verdere succes van de Euro-tunnel.

Boelwerf: nieuwe kosten

Het faillissement van Boelwerf Vlaanderen zal de overheid nog eens 2,2 miljard extra kosten, zo meldt de Financieel-Economische Tijd. Het bedrag betreft leningen en kredieten die werden toegekend bij de bouw van de kabellegger 'Navigator'. Dit schip werd in 1991 bij Boelwerf besteld door Friary Subsea en gedeeltelijk (voor 700 miljoen BEF) door de scheepswerf zelf gefinancierd. In 1991

en '92 verleende de federale overheid (via de NMHN) voor 1,4 miljard aan kredieten. Later kwam daar, via Gimvindus, nog een lening van 570 miljoen bij. Boelwerf zelf voerde echter maar voor 1,2 miljard BEF aan werken uit, zodat er een gat is van 800 miljoen BEF.

Naar deze fraude loopt momenteel een strafrechtelijk onderzoek.

Het schip zelf raakt intussen maar niet verkocht. De oorspronkelijke opdrachtgever haakte af, maar er zou met een zestal geïnteresseerden onderhandeld worden. Er wordt op een opbrengst van maximum één miljard gerekend. Dit geld zal in de eerste plaats naar Boelwerf zelf gaan, om de 1,2 miljard BEF aan werken te betalen. Voor de overheid zal er derhalve niets overschieten. Met achterstallige intresten erbij loopt de factuur op tot 2,2 miljard BEF.



Scheepsagenten: nieuwe tijden, maar oude moeilijkheden

De Antwerpse Scheepvaartvereniging telt momenteel een honderdtal aangesloten bedrijven. Die hebben het niet onder de markt.

Het goederenverkeer over zee is naar verwachting in 1995 wel met 2 à 3 % toegenomen, maar dat heeft zich niet weerspiegeld in hogere vrachten, zo weet de vereniging ons te vertellen. Voor de scheepsagent, wiens inkomsten in hoofdzaak bestaan uit commissies op de vrachten, blijven het dus moeilijke tijden, zo luidt de boodschap.

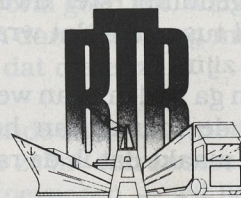
Belgische zeelui: nieuwe onrust over oude afspraken

De Belgische Transportarbeidersbond (BTB) verwijt de koopvaardijreders dat ze zich niet langer te houden aan de afspraken inzake de bemannings-samenstelling aan boord van schepen onder Luxemburgse vlag. De vakbond vraagt dan ook dat de regering de toelating om Belgische schepen uit te vlaggen in zou trekken. De zeeliedenbond verwijt de reders in

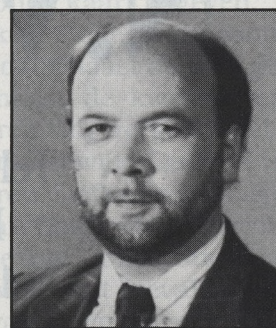
een adem dat ze zodoende ook de sociale vrede verbreekt.

De BTB heeft de *International Transport Workers' Federation* (ITF) van de ontwikkelingen op de hoogte gesteld en verzocht om de 'Belgisch-Luxemburgse schepen waar de bemanning-normen niet worden nageleefd, te volgen en de gepaste maatregelen te nemen'. Bovendien geeft ze haar volledige steun aan eventuele acties van de zeelui, zowel officieren als scheepsgezellen, ingeschreven in de pool der Belgische zeelieden.

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



Secretaris
Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE-VEURNE-
DIKSMUIDE
Jules Pourquaetstraat 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

Uitspraken

Onderzoeksraad voor de zeevaart

0 427

Noël Kiekens was tot 5 december '94 aangemonsterd als schipper van de 0 427 'Marjon'. Op die dag werd bij een controle van het logboek door de zeevaartpolitie vastgesteld, dat de 0 427 op 1 december 1994 om 11.30 uur de haven van Nieuwpoort had verlaten om de visserij te bedrijven in visvak 201. Met uitzondering van de datum, het uur en de weersomstandigheden bij de afvaart, werd er verder niets meer vermeld in het logboek.

Schipper Kiekens verklaarde dat er niet zoveel meer te berichten viel, dat ze toen nauwelijks gevestigd hadden en wegens de slechte weersomstandigheden en moeilijkheden met de plotter de terugreis hadden moeten aanvagen. Omdat er geen vis aan boord was en door de korte overvaart (naar Oostende), was hij vergeten het logboek in te vullen.

Op de onderzoeksraad vonden ze dat maar niks. Alle feiten uit zijn verklaring hadden eigenlijk ook in het logboek moeten staan, samen met de andere gegevens zoals posities, weersomstandigheden, tijdstip waarop de visvangst aangevat en gestopt werd... Noël Kiekens werd dus voor 5 dagen geschorst.

Z 509

De Z 509 'Telstar' was op 17 december 1994 uit de thuishaven vertrokken om de visserij te bedrijven in de omgeving van de Gootebank. Schipper Robert Pauwaert, die het bevel voerde over het vaartuig, had zich gemeld op VHF kanaal 71, i.p.v. de voorgeschreven kanaal 69.

De Z 509 kruiste het Scheur tussen het Scheur/Zand en Scheur 7-boei en hinderde daarbij het inkomende 91.188 brutoton metende Liberiaanse ms. 'Fortune 22' met een lengte van 303 meter en een diepgang van 14,05 meter. Loods Simoen, die daar aan boord was, had een echo waargenomen op de radar over stuurboord. Door het plotten van de echo stelde hij vast het betreffende vaartuig een aanvaringskoers stuurde en riep bijgevolg het vaartuig op het voorgeschreven kanaal 69 op: geen antwoord.

De 'Fortune 22' diende uiteindelijk achteruit te slaan om een aanvaring te voorkomen. Onmiddellijk daarop kon de uitkijk op de voorsteven van de 'Fortune 22' (de later geïdentificeerde Z 509) waarnemen dat hen voorover liep op ongeveer 75 meter, maar kon wegens de slechte zichtbaarheid het vaartuig niet identificeren. Maar dat was nog niet alles. Ook de afvarende 'Lonne Terkal' werd toen door de Z 509 gehinderd.

Schipper Pauwaert vond het allemaal zo erg niet. Hij verklaarde dat hij nooit dichterbij dan 1/4 mijl van de echo's op de radar was genaderd en bijgevolg oordeelde dat hij de scheepvaart niet had gehinderd. Hij verklaarde ook nog dat de zichtbaarheid toen ongeveer 1/4 bedroeg. De Raad volgde de schipper niet in zijn redenering en achtte zijn schuld bewezen en wel om volgende redenen. Pauwaert verklaarde tijdens het verhoor dat hij inderdaad meerdere echo's op de radar had waargenomen, maar dat hij deze niet had

geplot. Op zich is dat reeds, onder de toen heersende weersomstandigheden, een inbreuk op voorschrift 19 van het IAR. Dat hij geen goede uitkijk heeft gehouden, staat ook vast, vermits hij zelf verklaarde dat zijn VHF goed functioneerde.

Hoe kan het dan dat hij de herhaalde oproepen van de radarcentrale te Zeebrugge niet heeft gehoord? Het onverantwoord vaargedrag van de betrokkene wordt bovendien door zowel de loodsen Simoen a/b van de 'Fortune 22', Cassant a/b van de 'Lonne Terkal' en Demyttenaere van de radarcentrale bevestigd.

De schipper werd door de Raad voor zeven dagen geschorst.

0 187

De 0 187 'St. Antonius' werd op 21 november 1994 door de Franse overheid in overtreding genomen, omdat het tegen de algemene richting van de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel had gevaren.

De 0 187 stond onder het bevel van schipper Serge Vercnocke die hiervoor een schorsing van vijf dagen opliep.

Z 324

De Z 324 'Wielingen' liep op 1 oktober 1994 de haven van Oostende binnen. Op 3 oktober, na het lossen van de vangst, werd de bemanning verwittigd dat ze de zevende om 09.00 uur aan boord moest zijn om het schip zeeklaar te maken en dat men 's avonds zou afvaren. Matroos Werner Santens was echter op het gestelde uur afwezig.

Hij verklaarde op 13 oktober 1994 aan de zeevaartpolitie dat hij die dag last had van reuma en daardoor niet kon varen. Het staat echter vast dat Santens pas naar de dokter is gegaan na het verstrijken van het tijdstip waarop hij aan boord moest zijn. Het is bijgevolg duidelijk dat de betrokkene niet van plan was om mee te varen. De matroos werd door de Raad acht dagen geschorst.

Z 196

De Z 196 was op 31 januari 1994 uit Zeebrugge vertrokken om de visserij te bedrijven in de omgeving van de Galloperbank. Schipper Rik Verpoorter gaf omstreeks 21.00 uur de wacht over aan matroos Ludo



CATERPILLAR
DIESEL MOTOREN
VERDELER IN BELGIË :

TRECO (02) 689 24 66
ENERGY SYSTEMS Fax (02) 687 87 63

STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE

**AUTHORIZED
MARINE DEALERS**

**LONGUEVILLE
MOTOREN**

TEL (03) 225 04 44
FAX (03) 233 50 71

I.D.P.

OOSTENDE

TEL (059) 32 18 64
FAX (059) 32 08 13

F.S.E.

GENT

TEL (09) 251 25 81
FAX (09) 251 39 61

**CHANTIERS NAVALS
NAMECHE-SEILLES**

TEL (085) 82 69 10
FAX (085) 82 73 60



Ducoulombier, die op zijn beurt omstreeks 23.15 uur de wacht over gaf aan matroos-motorist Luc Verpoorter.

Dezelfde dag omstreeks 23.30 uur is de Z 196 in aanvaring gekomen met de Bahamese bulkcarrier 'Christiane'. De Z 196 liep hierbij schade op aan bakboord-voorsteven en aan de bakboordbok, maar kon op eigen kracht de terugreis naar Zeebrugge aanvatten, waar het op 1 februari binnenliep. Bij de aanvaring vielen er geen slachtoffers.

Het staat vast dat de aanvaring zich heeft voorgedaan in de NE-Lane van het verkeersscheidingsstelsel Noordhinder, waarbij de 'Christiane' het stelsel reglementair volgde en de Z 196 hetzelfde stelsel, zoals voorgeschreven, onder een rechte hoek kruiste. De Z 196 was niet viszend, zodat beide schepen onder de begripsomschrijving van werktuiglijk voortbewogen vaartuigen vallen. Kapitein Belas van de 'Christiane' verklaarde dat hij de Z 196 voor het eerst waarnam omstreeks 22.45 uur, op 6 mijl afstand in de richting 050°. Om 23.15 uur, zijnde een half uur later, toen de Z 196 reeds tot op 2,2 mijl genaderd was, heeft hij de Z 196 geplot. Volgens zijn verklaring had de Z 196 toen een voorligging van 037° en een snelheid van 11,2 knopen. Bijgevolg zou de Z 196 nagenoeg een meeloper zijn geweest. De gezagvoerder verklaarde verder dat de Z 196 om 23.18 van koers veranderde over bakboord. Vanaf dat ogenblik moest alles snel verlopen zijn, aldus Belas. Zo zou hij tweemaal op kanaal 16 hebben opgeroepen - kreeg geen antwoord - gaf de roerganger opdracht om op handbediening over te schakelen - gaf een aantal waarschuwingseinen (20) - gaf bevel 'hard bakboord', maar verzocht de roerganger na enkele seconden om terug de oorspronkelijke koers van 041° te hervatten. Om 23.20 uur had de Z 196 een voorligging van 310° en kwam het in aanvaring met de 'Christiane'. Dat alles zou dus in amper 2 minuten moeten plaats gevonden hebben, waarop men de vraag kan stellen, hoe groot het uitwijkmanoeuvre wel geweest is. De verklaring van kapitein Belas, als zou de Z 196 om 23.15 uur een voorligging gehad hebben van 037°,

strookt echter niet met de verklaring van Luc Verpoorter, maar ook niet met de verklaring van zijn eigen roerganger, die de voorligging op 350° schatte.

Wetende dat de Z 196 op weg was naar de Galloperbank, dan is de koers van 037° onlogisch, bovendien is daarvan geen spoor terug te vinden op de foto's van de videoplotter. Van een drastische koerswijziging kan er bijgevolg geen sprake zijn geweest.

De Raad stelt daarentegen vast dat de 'Christiane' uitwijkplichtig was voor de Z 196 en dat kapitein Belas zich daarvan zeer goed bewust was, vermits hij naar bakboord is uitgeweken. Het uitwijkmanoeuvre over bakboord is ook strijdig met de bepaling van voorschrift 15, dat zegt dat wanneer de omstandigheden het toelaten, moet vermeden worden voor het andere vaartuig over te lopen. Onder de gegeven omstandigheden had men aan boord van de 'Christiane' dus over stuurboord moeten uitwijken en bovendien ook nog tijdig de vaart geminderd hebben.

Aan boord van de Z 196 heeft men



zoals voorschrift 17 het bepaalt, koers en vaart behouden en wanneer men vaststelde dat de 'Christiane' niet uitweek, heeft men op volle kracht achteruitgeslagen.

De schuld voor de aanvaring ligt bijgevolg helemaal bij het uitwijkplichtige Bahamese vaartuig en kunnen er geen beroepsfouten ten laste worden gelegd van de Belgische vissers Rik en Luc Verpoorter.

Zij werden dan ook buiten de zaak gesteld.

Z 15

De Z 15 'Stephanie' werd op 31 oktober door de Franse overheid in overtreding genomen, omdat het in de NE-Lane van het verkeersscheidingsstelsel tegen de algemene richting voer.

Het vaartuig stond onder bevel van schipper Louis Vantorre die voor de feiten voor 2 dagen geschorst werd.

Robert Coelus

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.

De Laatste Vuurtorenwachter



I E R N A
VOLGT EEN
rechtzetting.
Een recht van
antwoord en
wel op het-
geen ik hier
zelve een

tweetal maanden geleden polemischerwijze nedergepend heb.

Waarover gaat het nu weer, zo vraagt gij u verveeld af, terwijl gij met één oog naar Tien Om Te Zien kijkt en met een ander oog dit recht-van-antwoorden-tijdschrift doorbladert op zoek naar een stukje visserijfolklore.

Wacht, ik zal het u zeggen.

Gij weet (waarschijnlijk niet, maar dat is gewoon een manier van zeggen) dat deze rubriek sinds een aantal maanden gevuld wordt met schimpscheuten gericht aan vooraanstaande politici. Gij kunt geen politieke partij bedenken of haar meest eminente vaandeldragers worden op deze bladzijde meedogenloos door het slijk gesleurd. Niet dat het erg is: die mensen zijn dat gewoon, meer zelfs, zij genieten daarvan.

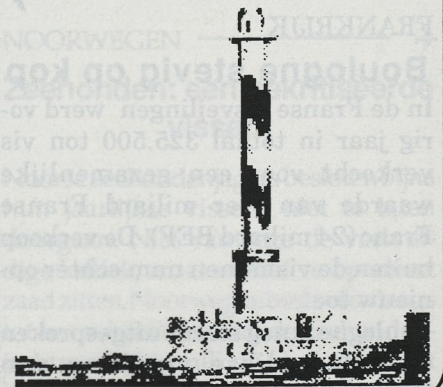
Maar gaandeweg gebeurde zodoende een grove ongerechtigheid. Toen het enkele maanden geleden in deze rubriek de beurt aan de VLD was om getackeld te worden, schreef ik dat deze blitze partij van overlopers aan de middenkust geen enkele notabele had dien het beschimpen waard was. Ik dacht mij voorwaar in armoede tot de Brugse renegaat Pierre Chevalier te moeten wenden om toch iemand te vinden dien het uitlachen waard was. Verkeerd, driewerf verkeerd, want te Oostende heeft de VLD-parlementair Didier Ramoudt zich onlangs een plaats weten te veroveren in de (korte) rij liberale theoretici. Deze uitbater van autobussen en fritures kan voortaan ergens tussen het ijzeren wijf Thatcher

en het stalen snotjong Verhofstadt gesitueerd worden, want hij heeft een politiek meesterwerk afgescheiden.

In een voorwoord op het gemeenteprogramma van de Oostendse Liberalen (en ook wel Democraten) ontvouwt hij een ongezien panorama waarachter de blauwe einder glorieus daagt. Een kort maar opwindend geschrift! Hij gaat van start met een meesterlijke kritiek op het huidige Oostendse schepencollege. Met spijt in het hart (dat zegt Ramoudt letterlijk, maar dat is alleen maar om de lezers de indruk te geven dat onder zijn portefeuille nog iets anders zit) moet hij vaststellen dat er te Oostende sociale woningen gebouwd worden, zodat de Oostendse armoelijders op een goedkope manier aan een degelijke woonst kunnen geraken. Gelukkig stuit deze sociale onzin op hevige liberale kritiek vanwege Ramoudt, want worden de kleine zelfstandige huisjesmelkers zodoende niet in het OCMW gestort? Blijven zij dan misschien niet zitten met hun uitgeleefde woonsten waarvoor zij eerder nog ferme bedragen konden vragen? Maar er is méér aan de hand. Ook wordt te Oostende gezorgd voor de opvang van drugverslaafden en andere dompers, zo vervolgt deze diepblauwe theoreticus. Daarvoor wordt zelfs geld uitgetrokken! Zijn ze zot geworden? zo vraagt de liberale voorman zich terecht af. Zien ze op het stadhuis dan niet dat de trein Keulen-Oostende ter stede drommen passagiers aflevert die van geen hout pijlen weten te maken... omdat ze het in Keulen horen donderen dat het in het eindstation Oostende al te gek leven is. Geld à volonté! Gratis drugs in kraaknette woningen! Sociale, psychologische, medische en seksuele bijstand voor degenen die langs de boulevard van Iseghem liggen te wachten tot het schepencollege hen daar opraapt.

Gespuis en gepeupel genoeg dus, maar wie komt door dat alles niet meer naar

Oostende? Hebben jullie daar al eens aan gedacht? zo laat Ramoudt het uit zijn gouden stylo stromen... De Ondernemers natuurlijk! Sinds twee jaar laten De Ondernemers zich te Oostende niet meer zien. Ramoudt herinnert zich nog hoe twee jaar geleden (toen de VLD daar nog de dienst uitmaakte) de stad overspoeld werd door bruingebroende managers die hun Ondernemingsdrift over de stad uitstortten. Her en der projecten ontwikkelend ende werk scheppend zorgden De Ondernemers er tot 1994 voor een volledige tewerkstelling. Daar zijn cijfers van. Een sociale politiek was toen totaal overbodig want het gespuis bleef wijselijk in Keulen. Daar wisten ze maar al te goed dat druggebruikers langs de Boulevard van Iseghem gewoon overreden werden — laissez faire, laissez rouler. De weinige levende uitgeprocedeerde armoeleiders die Oostende toen arm was konden aan een zacht prijsje terecht in één huis dat kartongewijze door De Ondernemers in twintig appartementen onderverdeeld was. En ook de deurwaarders waren heel erg in hun doen. In Oostende heerste toen een zacht microklimaat: het zo bekende gunstige ondernemingsklimaat. Vandaar het bekende gezegde: zo content als een Oostendenaar. De Laatste Vuurtorenwachter, gelukkig ex-Oostendenaar



B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

NEDERLAND

27 vaartuigen naar Ierse wateren

De Nederlandse vissers trekken zelf naar de Ierse Zee omdat er geen ruilakkoord met Engeland uit de bus kwam. De quota in de Ierse wateren werden verdeeld onder de verschillende beheersgroepen en door loting toegewezen aan de gegadigden. De vangstrechten mogen niet worden geruild of verhandeld. Volgens de overeenkomst moeten de vangsten, op de voorziene uitzonderingen na, op Nederlandse afslagen worden aangeland. Niet uitgeoefende vangstrechten moeten opnieuw ter beschikking gesteld worden van het ministerie. Op overschrijding van het groepquotum staat een boete van 900.000 frank. Vanaf 20 maart mochten de 27 vaartuigen naar de Ierse wateren vertrekken.

Nederland beschikt o.m. over tong, schol-, kabeljauw- en wijtingvangstrechten in de Ices-gebieden VIIa (Ierse Zee) en VIIh,j,k en mag eveneens vissen op zeeduivel en heek in de Ierse wateren.

FRANKRIJK

Boulogne stevig op kop

In de Franse visveilingen werd vorig jaar in totaal 325.500 ton vis verkocht voor een gezamenlijke waarde van vier miljard Franse Franc (24 miljard BEF). De verkoop buiten de vismijnen nam echter opnieuw toe.

Boulogne is nog steeds uitgesproken de belangrijkste visafslag van Frankrijk. Zowel inzake aanvoer als omzet steekt Boulogne boven Concarneau en Lorient uit. De totale besomming kwam vorig jaar uit op 570.541 Fr. fr. (3,42 miljard B. fr.) en het aanvoergewicht op 63.426 ton. Ter vergelijking: Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort veilden samen 20.519 ton voor een waarde van 2,1 miljard frank. De Franse aanlandingen zijn voor een derde afkomstig van industriële trawlers. Anderzijds deed de ambachtelijke visserij het beter dan de voorbije jaren.

Omzet en aanvoer in Franse vis-

mijnen 1995:

1. Boulogne
570.541 ff. (63.426 ton)
2. Concarneau
359.418 ff. (30.000 t.)
3. Lorient
305.040 ff. (26.327 t.)
4. Le Guilvinec
241.971 ff. (12.944 t.)
5. Loctudy
188.555 ff. (10.948 t.)
6. Saint-Guénolé
181.834 ff. (12.566 t.)
7. Les Sables-d'Olonne
172.345 ff. (8.866 t.)
8. Baie de Saint-Brieuc (drie havens) 127.250 ff. (9.876 t.)
9. La Turballe
125.514 ff. (12.939 t.)
10. Port-en-Bessin
119.936 ff. (10.983 t.)
11. Douarnenez
104.700 ff. (9.348 t.)
12. La Cotinière (Oléron)
103.296 ff. (4.313 t.)

In totaal zijn er in Frankrijk meer dan veertig aanvoerhavens. Naar besomming staan steden als La Ro-

chelle 16de, Dieppe 21ste, Duinkerke 25ste en Brest 33ste. Helemaal achter bengelen de vismijnen van Honfleur (omzet 54.000 Bfr, aanvoer 624 ton) en Port-Vendres (51.000 Bfr. en 587 ton).

GOLF VAN RIGA

Visserij-oorlog tussen Estland en Letland

Een ruzie over visrechten tussen Estland en Letland dreigt uit de hand te lopen nadat een Letlandse vissersboot aan de ketting werd gelegd. Het incident met Estlandse grenswachten gebeurde in de Golf van Riga.

De visserij-oorlog tussen beide landen brandde reeds los in 1993, toen Estland een wet aannam waarmee de zeegrenzen van voor de annexatie door de Sovjetunie in 1940 werden hersteld. Letland weigert evenwel nog steeds deze grens te erkennen waardoor regelmatig grensconflicten ontstaan tussen beide landen.

CREVITS

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

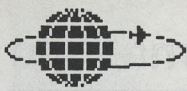
Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33

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

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

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



USA →

Bent u er wel zeker van dat u dit werk wilt hebben?

Een job aan boord van een fabriekstreiler kan de moeite lonen, maar lang niet iedereen is ervoor geschikt. Alleen... hoe kan je zo iets op voorhand weten?

Een Amerikaanse eigenaar van fabriekstreilers vond er iets op. Hij verstuurt onderstaande brief aan kandidaat-visverwerkers. Wie solliciteert voor een betrekking op een diepvriestreiler weet dan alvast wat hem daar te wachten staat. En wie verwacht een romantisch leven aan boord te leiden, zal, na het lezen van de brief, allicht naar iets anders uitkijken. *'Het werk aan boord van het vaartuig is veeleisend, koud, nat en monotoon. We kunnen ook geen garanties geven voor wat betreft het aantal uren dat er moet gewerkt worden, deze hangen namelijk af van de vangsten'* zo gaat de rederij van start en het vervolg liegt er niet om:

'Het weer is doorgaans vochtig, koud, mistig en over het algemeen zo miserabel dat het zeeziekte in de hand werkt.

Het vaartuig reist naar verre bestemmingen waar géén regelmatig postdienst is, géén geregelde luchtverbinding en maar beperkte telefoonverbindingen.

De leefruimte aan boord is beperkt en laat geen privacy toe. Kamer en toiletgelegenheid worden met anderen gedeeld, meestal met vier (...) Kost en inwonen zijn gegarandeerd. Indien u echter zonder reden werk weigert zal u een dagelijks tarief aangerekend worden. (...) Er is maar een beperkte geneeskundige dienst en helemaal geen tandarts in de nabijheid van de plaats waar ons vaartuig zich bevindt (...) Wanneer u ons interview met gunstig gevolg doorstaat dan zult u een drugtest moeten ondergaan. U dient daarvoor 20 US\$ te betalen. Er zal ook een psychologische test afgenomen worden indien u voor de job in aanmerking komt. Deze testen zullen jaarlijks herhaald worden. Om uw job goed te kunnen uitoefenen is een goede gezondheid, ook wat betreft de tanden, een noodzaak.

De richtlijnen aan boord van onze fabriekstreiler zijn duidelijk: geen drugs, geen alcohol.

U zult er werken met mensen van veel verschillende nationaliteiten, godsdiensten en leeftijden. Er wordt van u verwacht dat u daarop positief reageert.

U wordt betaald met een deel van de opbrengst en er kunnen terzake geen garanties gegeven worden. Voorschotten krijgt u bij elke aanlanding. De afrekening volgt 60 dagen na elke aanlanding er wordt dan rekening gehouden met de door u gemaakte kosten en de verstrekte voorschotten. Er wordt u desgevallend een contract van 30 tot 60 dagen aangeboden dat eventueel onder dezelfde voorwaarden verlengd kan worden. Gemiddeld bent u 20 tot 30 dagen op zee.'

GOLF VAN BISCAJE →

Zomercampagne start begin juni

Om een voortijdige uitputting van de Belgische quota in de Golf van Gascogne (Biscaje) te voorkomen kwamen de Belgische reders dit jaar overeen de visserij aldaar in twee periodes te verdelen. In deze periodes wordt in het gebied telkens slechts een beperkt aantal Vlaamse vissersvaartuigen toegelaten. Zij moeten over een speciale vergunning beschikken. Een eerste groep kreeg het voorjaar toegewezen, andere reders stelden zich kandidaat om gedurende de zomer naar de Golf van Biskaje te vertrekken. Even werd nog getwijfeld over de datum van de start van de zomercampagne, maar uiteindelijk werd ervoor gekozen de tweede Biscajeperiode op 1 juni te starten.

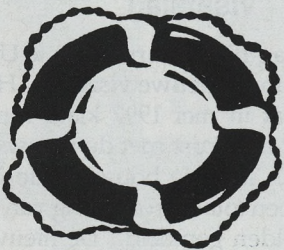
Omdat de visserij in de Golf in het verleden aanleiding gegeven heeft tot verschillende incidenten waarbij ook Belgen betrokken waren doet de Rederscentrale een oproep tot de schippers om de plaatselijke vissers niet voor het hoofd te stoten en vooral goed uit te kijken, zodat staande netten en oesterparken er niet door de Belgische vaartuigen beschadigd worden.

NOORWEGEN →

Zeehonden: een bekritiseerde visserij

Noorse zeehondenjagers besloten bijna hun jaarlijkse visserij niet te laten doorgaan. Niet vanwege de veelvuldige kritiek, maar omdat ze op zwart zaad zitten. Noorwegen besloot onlangs tot het subsidiëren van de zeehondenjacht met vijftig miljoen frank, maar dat bedrag werd nu verminderd tot veertig miljoen. Eigenaars van de vijf boten die officieel toestemming tot de visvangst hebben lieten daarop weten geen jacht te organiseren. Het ministerie van zeevisserij was daarvan echter niet onder de indruk.

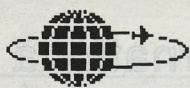
Maar de soep wordt ook daar niet zo heet gedronken als ze wordt opgediend. Al het geruzie zal waarschijnlijk toch niet beletten dat de zeehondenjagers uiteindelijk wel op jacht gaan om het quotum van 10.900 volwassen exemplaren en 17.050 zeehonden van jonger dan één jaar binnen te halen. Het is de vissers daarbij vooral om de pels te doen.



C.V. VLAAMSE VISSERSBOND
Producentenorganisatie
 H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende
 Secretariaat open elke dag van 7 tot 12 u

Tel: 059 / 33 04 35 en 059 / 33 24 04
(Privé: 059 / 33 12 22)
Fax: 059 / 33 24 04





DERDE WERELD →

Aquacultuur biedt redding

Visteelt in *fishfarms* is één van de snelst groeiende vormen van voedselproductie in de wereld. Aquacultuurbedrijven proberen de stijgende vraag bij te houden. Vooral in Azië is die vraag erg toegenomen. Als gevolg van de sterke bevolkingaanwas wordt verwacht dat het einde nog niet in zicht is. Azië en de Pacific hebben een bevolking van bijna drie miljard mensen en dat zullen er in 2010 meer dan zeven miljard zijn.

Vis voorziet vandaag in 7,5% van de totale wereld-voedselproductie. Voor meer dan een miljard mensen is vis het belangrijkste dierlijk voedsel. Azië voert de lijst van viseters aan met een consumptie van dertien kilo per hoofd/per jaar, wat daar maar liefst 28% van de totale consumptie van dierlijk voedsel betekent.

De vraag naar visproducten zal in het jaar 2000 zo'n 120 miljoen ton bedragen. De visvangst kan maximaal voorzien in 100 miljoen ton, dus moet aquacultuur in een vraag van 20 ton voorzien.

PALESTINA →

Vissers mogen niet op zee

In Palestina waar de oorspronkelijke bewoners van de Israëli's nu een beperkt grondgebied (de Gazastrook) toegewezen kregen, heerst momenteel de grootste armoede. Telkens de fundamentalistische moslimbeweging Hamas in Israël een aanslag pleegt, wordt de Gaza door het Israëli'sche leger hermetisch afgesloten. Weken lang kunnen de Palestijnse arbeiders dan niet naar hun werk, de studenten niet naar de universiteit, de patiënten niet naar de kliniek. Uiteraard helpen dergelijke maatregelen niet om het fanatieke deel van de moslims de wind uit de zeilen te nemen. Integendeel, de haat wordt groter... en die maatregelen worden gevolgd door nieuwe aanslagen.

Ook de vissers worden gestaft. De zee wordt door de Israëli's afgesloten voor de Palestijnen. Directeur Mohammed Zakout van de visserscoöperatieve is er niet over te spreken: *Eerst raakte het meel op in de Gazastrook. Nu komt er ook geen vis meer binnen. De vissers worden er helemaal gek van. Door het verbod op de visserij, een van de belangrijkste onderdelen van onze economie, zijn niet alleen de vissers gedupeerd. Wat te denken van de mensen die boten repareren, de nettenboet-*

ers? In totaal zijn er drieduizend families betrokken bij de visserij. Ik vraag me af hoe die nu overleven.

THAILAND →

Nederlanders organiseren aquacultuurbeurs

De Nederlandse Jaarbeurs Utrecht organiseert van 14 tot en met 16 november 1996 in de Thaise hoofdstad Bangkok een internationale vakbeurs voor visteelt ('Viv-Aquaculture').

De beurs zal er het nieuwste aanbod tonen op het gebied van onder andere voedingssystemen, tanks, bakken, vijvers, drijvende netten, teelt, waterzuivering en -beheer, farmacie, transport, verpakking en koeling.

Jaarbeurs Utrecht is overigens niet aan haar proefstuk toe en organiseert al decennia lang beurzen op het gebied van de intensieve veeteelt. De Nederlanders hebben daarmee wereldwijd een uitstekende reputatie opgebouwd.

NEDERLAND →

EU dreigt met sluiten geldkraan

De Europese Unie (EU) wil de omvang van de vissersvloeden onder controle krijgen. Daarvoor werden reeds drie MOP's (Meerjarige Oriëntatieplannen) opgemaakt waarin vastgelegd werd hoe groot (lees: hoe klein) de vloot van elk land tegen het einde van die periodes mag zijn. Sommige landen (zoals België, Spanje) voldoen momenteel aan de EU-normen, andere (Duitsland, Denemarken) moeten nog een deelinspanning leveren en nog andere (Nederland, Groot-Brittannië) zijn bijlange niet aan de doelstellingen gekomen. EU-commissaris voor visserij *Bonino* dreigt er nu mee de geldkraan voor die laatste categorie landen dicht te draaien. Eénen ander zou voor Nederland zware gevolgen kunnen hebben wanneer het land naast een deel van de EU-geldpot grijpt.

SPANJE →

Spaanse werf bouwt voor België

Nadat verschillende reders uit Europa de weg vonden naar Spanje voor de nieuwbouw van hun vaartuigen, bouwt Armon Astilleros nu ook voor een Belgische maatschappij.

De Belgische sleepbootmaatschappij

Union de Remorquage et de Sauvetage (URS) heeft in Spanje zes identieke sleepboten besteld.

Vorige maand werd de 'Lieven Gevaert', de eerste in de reeks, opgeleverd. In zijn buik bevinden zich 2 Deutz motoren die elk 1500 Kw ontwikkelen bij 900 toeren per minuut. De elektriciteit wordt geleverd door 3 Volvo/Stamford motoren. De 'Lieven Gevaert' is verder uitgerust met 2 brandspuiten van het type Kvaerner. De sleepboot is gebouwd voor het werk (met 3 bemanningsleden) in havens. De sleepboot haalt vlot 13 knopen. Ze heeft een kracht van 40 ton op de trekhaak. (dp)

GROOT BRITANNIE →

Straf!

Een Britse rederij uit Lowestoft heeft één van zijn beste schippers voor één maand geschorst omdat hij —schrik niet!— te veel vis meebracht.

Om de vaartuigen een heel jaar lang te laten varen met hun toegewezen quota hebben de schippers van de reder opdracht gekregen om per reis niet meer dan 8 viskisten tong aan boord te nemen. De rest moet weer overboord.

De betrokken schippers hebben daartegen geprotesteerd, zeggende dat ze de limiet soms opvissen in 2 trekken. Ze moeten nu telkens drie tot vier viskisten tong weggooien, wat ongeveer overeenkomt met 1.300 pond (60.000 frank).

De geschorste schipper kon het niet over zijn hart krijgen om kwaliteits-tong, die soms 15 jaar nodig heeft om volwassen te worden, dood terug in zee te smijten. De treiler P.224 'St. Mark' vaart nu een maand lang met een schipper die daar minder problemen mee heeft. (dp)

NEDERLAND →

Urk krijgt modernste visafslag

Op maandag 19 februari begon te Urk de bouw van de nieuwe visafslag. Het complex dat in mei 1997 klaar moet zijn, wordt uitgerust met de nieuwste technieken. Met de bouw en de inrichting is een totale investering van 25 miljoen gulden gemoeid. De nieuwe vismijn komt in privéhanden omdat de gemeente Urk (nu nog eigenaar van de vismijn) van mening is dat 'de verzelfstandiging de visafslag in staat zal stellen flexibel en adequaat op de marktontwikkelingen te reageren'.