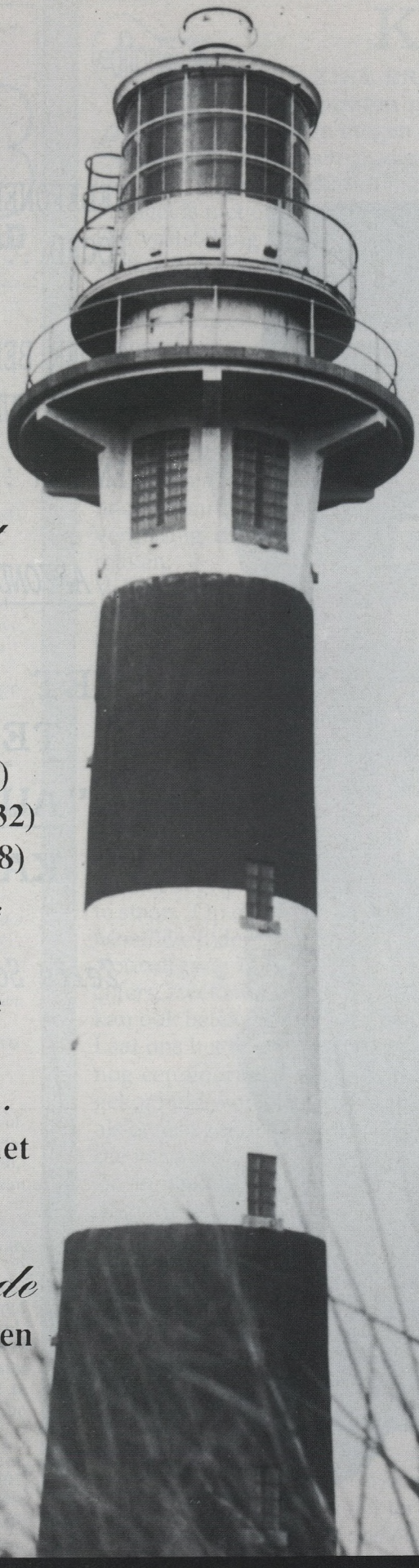
HVB 63
HET VISSERIJBLAD



interviews met reders uit drie verschillende generaties

* henri cogge (°1922)
* andré vantorre (°1932)
* willy versluys (°1948)

reportage over

* een nieuw — spectaculair — type vissersvaartuig

polemiek met...

* een minister: over het belang van méér vissersvaartuigen

publikatie van de

* officiële lijst visnamen

63 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 9- 6 september 1996 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende I

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW

TELEFONEREN VAN EN NAAR BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

MET DE NIEUWE TELEFOON "AUTOLINK" KAN DIT

Zelfs Scramblen kan !!!

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

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

HVB 63
HET VISSERIJBLAD
onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys
DIRECTIERAAD:
Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDACTEUR:
Flor Vandekerckhove
REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor Vandekerckhove en Relo Yma.
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters.
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
Flor Vandekerckhove,
Dorpstraat 121, 8450 Bredene
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores,
H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende.
**Redactie, publiciteit en alle correspondentie 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 113 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 698; Denmark Kr 386; France: FRF 341; Germany DEM 101; Greece: GRD 15390; Ireland £39; Italy Lir 88300; Norway: Kr 430; Portugal: Esc 9889; Spain: Pta 7160; Sweden: Kr 431; Switzerland: F 89; U.K.: £42, USA: Us D: 64; Canada: CAD: 81.

Kwaliteit

HET ZIET ERNAAR uit dat de visserij op zijn eigen grenzen gebotst is. Wat we ook over de biologen mogen denken en van de ambtenaren die het vissen quasi onmogelijk maken, we kunnen niet anders dan uiteindelijk toegeven: ook de *grondstof* die vis heet is niet onuitputtelijk.
Die vaststelling betekent niet dat we er een punt achter moeten zetten. Het betekent wel dat de Vlaamse visserij volledig herdacht zal worden. Het is een proces dat volop bezig is terwijl we deze lijnen schrijven. Voor de visserij zijn het moeilijke, maar boeiende, tijden.
Het is overigens een evolutie die al enige tijd aan het kiemen is. Hoorden we de directeur van Nederlands tweede grootste visveiling enige maanden geleden niet zeggen: *'Wij willen af van het omzetgericht denken en proberen meer marktgericht te handelen. We moeten leren denken in kilo's in plaats van in tonnen'*. Ook gaan bij onze noorderburen steeds meer stemmen op die zeggen: het was een vergissing de vissersvaartuigen steeds groter en krachtiger te maken.
Vele tekenen wijzen in dezelfde richting: er grijpt een ommekeer plaats in het denken over de visserij. De uitkomst daarvan is niet bekend. En er moet opgetornd worden tegen oude gewoontes en tegen vooroordelen. En toegegeven: hetgeen nieuw bedacht wordt, is daarom niet per se beter. Maar ook de meest conservatieve visser zal het uiteindelijk moeten toegeven: zoals het er vandaag aan toe gaat, zo kan het niet blijven duren. Alleen moet hij ervan overtuigd worden dat naast de olympische waarden waarnaar hij steeds geleefd heeft (hoger, sneller, verder) er àndere zijn die nagestreefd kunnen worden. Ook in de visserij!
We zijn geen kofiedikkijkers, maar het zou wel eens kunnen zijn dat het begrip kwaliteit in het centrum van ons denken zal komen te staan. Op de agenda staat dan: liever minder maar beter.
Moeilijke tijden, maar ze hoeven niet in een catastrofe te eindigen. Vooruitgang is geen synoniem voor steeds maar aandikkende cijfers, zwellende omzetten en rekordbesommingen. Vooruitgang kan ook betekenen dat de kwaliteit erop vooruit gaat.
Laat ons het televisielandschap eens als voorbeeld nemen. Is het nog een vooruitgang als er weer eens tien zenders aan de kabel gekoppeld worden? Of zou het daarentegen een vooruitgang zijn als er één zender — desnoods een heel kleintje — uit de stapel is die iets aan die erbarmelijke kijkvervuiling doet?
Zo is het ook met de visserij. Vis is er genoeg op de markt: diepvriesvis, hier onbekende soorten die van heinde en ver aangevoerd worden, in blokjes versneden exemplaren met een onzekere naam, fletssmakende klonen gekweekt op de boerderij... Maar niemand kan beter dan wij instaan voor vers gevangen wild! De Vlaamse visserij is synoniem voor een produkt waaraan geen diepvries te pas komt, geen veredelingstechnieken, geen hormonen, geen smaakversterkers en nog minder kleurstoffen. Zou het dan geen vooruitgang zijn als wij de gemeenschap garanderen dat de Vlaamse visserij meer dan ooit zal doen wat van haar verwacht wordt?
Laat ons dus eens ophouden met de hopeloze poging om onze concurrenten op hun eigen terrein te verslaan. Dat ze ons maar eens komen pakken op ons eigen veld. Laat ons eens een lijstje maken van hetgeen wij wèl kunnen doen en zij nìet... een lijstje dat van levensbelang zal blijken te zijn. Doen!

Flor Vandekerckhove

Belgische haringaanvoer niet eens 1.000 kg

Nederland zwaarst getroffen door halvering haringquotum

De drastische verlaging van de haring-TAC in de Noordzee (- 50 %), het Skagerrak en het Kattegat (- 30 %) heeft de Nederlandse visserijsector zwaar getroffen. Niet alleen de vissers, maar ook bij de haringgroothandelaars en -verwerkingsbedrijven komt de maatregel van de Europese Commissie zwaar aan. De maatregel treft overigens niet alleen Nederland, maar alle Europese visserijlanden (ook niet EU-lid Noorwegen) die dit jaar slechts 156.000 ton haring in plaats van 313.000 ton mogen opvissen. De visserijbiologen van de ICES blijven bij hun advies om de visserij op haring volgend jaar te sluiten als de vangsten dit jaar niet fors worden gereduceerd.

De Nederlandse haringvissers mochten dit jaar 65.000 ton Noordzeeharing vangen. Dat was al een beduidende verlaging van het quotum '95 dat 88.000 ton bedroeg. Het besommingsverlies voor de Noordzee door de nieuwe maatregel wordt op meer dan 400 miljoen frank geraamd.

De lage haringstand is volgens de biologen een gevolg van de industrievisserij (zie ook de rubriek Internationale visserijnieuwsjes, elders in dit blad) die jaarlijks meer dan 100.000 ton jonge haring vangt voor verwerking tot vismeel.

Geen interesse

Belgische vissers hebben geen interesse meer voor haring. Het quotum van 7.790 ton werd grotendeels geruild met Nederland tegen een ruilvoet van 20 kg haring voor één kg tong. Door de TAC-herziening ging er voor België nog 690 ton af en na een recente ruil met Duitsland (700 ton) blijft er uiteindelijk nog 100 ton haring over. Tot op heden hebben onze vissers niet eens duizend kilogram haring aangevoerd. (gw)

Kabeljauwprijs op dieptepunt

Vorig jaar zat de kabeljauwprijs op een dieptepunt. Daar is nu verbetering in gekomen. De prijstoename manifesteerde zich het sterkst bij de grootste en duurste soort.

Vergelijking met de prijzen vorig jaar:

	JULI 96	+ / -
Klasse 1	94	+ 4 %
Klasse 2	91	+ 5 %
Klasse 3	83	+ 18 %
Klasse 4	67	+ 21 %
Klasse 5	49	+ 57 %
Gemiddelde	67	+ 41 %

ZV nooit eigendom van Pieters-De Gelder

Het faillissement van het Wetterse bouwbedrijf Pieters-De Gelder (PDG), een dochter van de Limburgse Participatiemaatschappij, raakt de werking van de Zeebrugse Visveiling niet. PDG bouwde destijds - zonder enige vorm van aanbesteding - de nieuwe vismijngebouwen, maar was nooit aandeelhouder van de ZV. De verwarring was een gevolg van de familiale banden van *Marie-Jeanne Becaus-Pieters*, een van de drie kinderen van de PDG-stichter *Gustaaf Pieters*, die samen 45 procent van de aandelen van de bouwonderneming in handen hadden. Marie-Jeanne, afgevaardigde-bestuurder bij PDG, verliet in september 1994 het bedrijf en investeerde haar kapitaal bij twee concurrenten: de NV Algemene Ondernemingen Chabot uit Deurne (spoor- en waterleidingswerken) en in het Torhoutse spoorwegbouwbedrijf Taveirne. Samen met Marc Bekaert richtte zij de holding NV Tascha op (12.8.94).

Sinds de oprichting van de ZV in 1988 is Marie-Jeanne Becaus eigenares (met 90% van de aandelen) en afgevaardigde-bestuurder. Haar vertrouwensman bij PDG, Marc Bekaert, bezit samen met Freddy Pollet de rest van de aandelen die na kapitaalsverhogingen een maatschappelijk kapitaal van ruim honderd miljoen vertegenwoordigen.

Er loopt wel nog een gerechtelijke procedure rond de volledige oplevering van het complex (onder meer over de afwerking van de vloer) tussen de ZV en PDG. Sinds het vertrek van Becaus vorig jaar behoorde een minnelijke schikking blijkbaar niet meer tot de mogelijkheden. De ZV claimt een vergoeding van enkele tientallen miljoenen.

SKB - Life Saving Equipment nv

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

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

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

— Erkend servicestation —

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

Gemiddelde tongprijs in twee maanden: + 28 procent

In mei stevende de gemiddelde tongprijs in de vismijn af op 300 frank. Twee maanden later is dat al 378 frank geworden. Dat is bijna het dubbele van de gemiddelde tongprijs in juli vorig jaar. De stijging was het grootst voor de klasse 3 en 4. De vergelijking per klasse juli 95-juli 96 geeft volgend resultaat:

	Juli '95 BEF/kg	Juli '96 BEF/kg	+ / - %
Klasse 1	407	555	+ 36 %
Klasse 2	389	572	+ 47 %
Klasse 3	271	471	+ 74 %
Klasse 4	231	372	+ 61 %
Klasse 5	215	283	+ 32 %
Gemid.	253	378	+ 49 %

Scholprijs bezwijkt onder aanvoerherstel

De grootste scholsortering zit reeds boven 80 frank. Volgt de rest? In elk mei maakte de scholprijs en opwaartse beweging en klom in juni door naar 83 frank. In juli kende de schol een behoorlijk aanvoerherstel (+ 19 %). Door het toegenomen aanbod viel de gemiddelde prijs in juli terug tot 71 frank, toch nog steeds de beste zomerprijs van de laatste vijf jaar.

Vergelijking met de prijzen vorig jaar:

	jul. 95 BEF/kg	jul. 96 BEF/kg	+ / - %
Klasse 1	78	107	+ 38 %
Klasse 2	67	87	+ 30 %
Klasse 3	57	72	+ 28 %
Klasse 4	51	59	+ 17 %
Gemid.	59	71	+ 19 %

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

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

Jubileum

André Vantorre: vijftig jaar zeevisserij

HET IS NOGAL wat met al die Vantorres in de visserij. Dit blad telt meer dan tien abonnees die Vantorre (of Van Torre) heten en sommige abonnementen moeten dan ook nog bezorgd worden in de Heistse Vantorrestraat. Wie dacht dat HVB zodoende àl de Vantorres van leesvoer voorziet, heeft het verkeerd voor, want in de telefoongids staan er zo'n negentig van die naamgenoten vermeld. Dat alleen voor wat Heist betreft.
Maar van al die Vantorres is er maar één André die in augustus welgeteld vijftig jaar in de visserij actief was (alhoewel we ook daar ons hoofd niet op durven verwedden). Maar voor we verder gaan moeten we iets uitleggen aan de Heistenaars. Sommigen onder hen vragen zich af over wie we het nu eigenlijk zullen hebben. Dat komt doordat zij uitsluitend leven in het door henzelf ontworpen bijnamencircuit. Wel, het gaat hier om André Klakke die zo heet omdat zijn vader Seisen van Klakkens was, de zoon van Pee Klakke.

André Vantorre (° 20.09.1932) is niet alleen een ervaren visser. Hij is ook een geslaagde ondernemer in de visserij. Als eigenaar van twee vaartuigen weet hij waar Abraham de mosterd haalt. De welstand heeft hij echter niet cadeau gekregen. Vader Cesar Vantorre was immers het redersavontuur ingestapt, maar had daar met een faillissement een flinke kater aan overgehouden. Erg is het uiteindelijk allemaal niet, want André heeft zodoende zijn eigen weg kunnen maken. Heeft hij zich in de loop van al die jaren ook een eigen 'ondernemingsfilosofie' aangemeten? Ik geloof van wel, want op een zondag zag ik hem bezig. Hij was op zijn eentje een hele bok van de Z 39 aan het schilderen. Ons gesprek verliep toen als volgt:
— 'André, jij zult er ook nooit mee ophouden, zeker'
— 'Waarom?'
— 'Wel, het is zondag en je bent hier moederziel alleen aan dat schip bezig.'
— 'Ach dat?! Een beetje aan je schip bezig zijn, dat is toch niet werken.'

ANDRE WAS NOG geen veertien jaar als hij voor het eerst 'serieus' de zee op ging. Het monsterboekje liegt niet: 7 augustus 1946. Hij werd in die zomer scheepsjongen aan boord van de garnalenvanger Z 492 (ABC-motor van 60 pk). Het was een echte familiezaak daar aan boord. Het scheepje was eigendom van grootvader Henri — Pee Klakke — Vantorre en het werd gevoerd door vader Cesar, aldaar alom bekend als Seisen. Alsof het nog niet genoeg is: aan boord was er ook nog Paul Vantorre, de oom van André. En hier kunnen wij niet nalaten een pittig detail te vermelden: deze Paul was getrouwd met Marie — jawel — Vantorre. Paul en Marie mochten dan allebei Vantorre heten, ze waren géén familie voor ze trouwden (achteraf natuurlijk wel), maar Marie was toen wel al familie van André. Ze was de zuster van zijn vader en dus de tante van André. Moeilijke zinnen? We zouden zeggen: dat komt ervan, met al die Vantorres in Heist.
Dus: meer voor de vorm dan voor iets anders vragen we het hem nog eens: komt André Vantorre uit een echt oud vissersmilieu.
Het antwoord verbaast ons niks: *'Ach jongen. Ouders, familie, broers, schoonfamilie... overal zie ik vissers. Als er jongens in de familie waren dan trokken die de zee op en als er meisjes waren, dan trouwden ze zeker met vissers. Het bewijs: mijn vader had vijf zusters en allen waren ze met vissers getrouwd'.*
De visserij voor de oorlog. Wat moeten wij er ons bij voorstellen? Veel onderwijs kwam er niet aan te pas. Maar André volgde tussendoor wel avondschool. In Heist kreeg hij o.a. les van broeder Annobert en meester Verbiest. Een oude visser, die natuurlijk ook Vantorre heette, gaf er les in navigatie en er was ook nog de in visserijkringen beroemde meester Ackx die hem o.a. de beginselen van het zeevaartrekenen bijbracht. Zodoende sprokkelde André de nodige bagage bijeen om het in de visserij uit te zingen. In 1951: motorist 100 pk, in 1954: schipper 2de klasse, in 1972: schipper eerste klasse.

Leven van de zee

Tegen die tijd was André al lang eigenaar van het schip waarop hij voer. In 1962 kocht hij van de Oostendse reder Frans Vanderveen de O 184 'Erna' en maakte van het houten vaartuig (17 meter lang, ABC-motor 150 pk) de Z 184. Het vaartuig werd nu 'Marie-Christine' gedoopt, de naam van zijn oudste dochter.
André Vantorre: *'De Z 184 was een bordentreiler, maar in de tijd dat ik er eigenaar van werd, zorgde ik ervoor dat er bokken op gezet werden. Joël Verheye klaarde indertijd de klus. Het boomkorsysteem had ik voor het eerst gezien in Duitsland, toen we er met de Z 529 in Cuxhaven aanmeerden. Daar werd op de Elbe op garnaal gevist met boomkorvaartuigen. Het systeem is uit* ☛

Duitsland naar Nederland overgewaaid en uiteindelijk in België terecht gekomen. Ik was bij de eerste Belgen die dat toepasten, maar dat wil niet zeggen dat anderen me niet vóór waren. Ik denk dat Raymond Snauwaert de eerste was die in België een boomkorvaartuig uitreedde. Dat was de garnaalvisser Z 594. Boomkorren, er was indertijd heel wat om te doen. Maar het was van meetaf duidelijk dat de toekomst bij de boomkorvaartuigen lag, want met de kleine Z 184 haalden wij in vijf, zes nachten 3.000 kilo tong uit zee. De boomkorvisserij, dat was een niet tegen te houden ontwikkeling.'

In 1967 verkocht Vantorre het schip aan Frans Vandierendonck, niet omdat hij er de brui aan gaf, maar omdat in hetzelfde jaar de Z 584 (400 pk, ABC-motor met 6 cilinders) bij de scheepswerven De Graeve van stapel liep, het eerste nieuwbouwvaartuig van André. Hij voerde als schipper zelf het vaartuig. Vantorre: *'Aan boord waren wij gewoon thuis, want de familie was voelbaar aanwezig. Motorist was Jozef Vantorre en bij de matrozen was er Emmanuel Vantorre'.*

Beide Vantorres zijn broers van André. Ook dat schip werd van de hand gedaan. Vantorre: *'In 1973 verkocht ik de Z 584 aan Constant... heu Constant van Martikoos... heu, wel hoe heet die nu? Iedereen zegt Van Martikoos... Constant... Ha ik heb het: Constant Couwijzer'.*

Zonder schip zat André toen niet, want op dat moment was bij De Graeve de Z 19 'Sonja' (700 pk, 8 cilinders) in aanbouw. Ook de tweede dochter van André ervoer zodoende wat het betekent een schip te zien varen dat naar haar genoemd werd.

Nog steeds voerde schipper-reder André toen zelf zijn vaartuig. Een taak die in 1981 overgenomen werd door schoonzoon Johan Degroote, de echtgenoot van dochter Marie-Christine.

Vijftig jaar geleden. André Vantorre als scheepsjongen naast zijn kozijn Jacques Dobbelaere die later als schipper lang de Z 68 gevoerd heeft.

Twee dochters, twee schepen

Een reder die twee dochters heeft, hoort twee schepen te hebben, zo moet André gedacht hebben en in 1982 liep bij de Oostendse coöperatieve SCAP de Z 39 'Zuiderzee' van stapel. Reder Vantorre nam dus een tweede vaartuig in bedrijf. Schoonzoon Johan Degroote (nu 41) nam daarop het roer in handen en broer Emmanuel (54), die we op de Z 584 ook al aan het werk zagen, werd schipper op de Z 19. Zelf trok André toen nog regelmatig het zeegat in, als reserveschipper op één van zijn twee vaartuigen. Vantorre: *'Daar kwam definitief een einde aan toen ik in 1985 een hartaanval kreeg.'* (Ook hier is er het monsterboekje om een en ander te staven: afgemonsterd op 31.12.1985.) *'Ik kreeg van de dokter verbod om nog te varen en ook om een heleboel andere dingen te doen. Zo mocht ik ook absoluut niet meer roken'.* Hij glundert, terwijl hij smaakvol aan zijn sigaartje trekt.

Balans

Vijftig jaar in de visserij: een halve eeuw. Wat is er fundamenteel veranderd in al die jaren, zo willen wij weten. Vantorre: *'Ach, dat is nogal wat. Vroeger visten we waar we wilden. We visten hier en als er geen vis bleek te zitten dan trokken we elders. Nu moet er gevist worden waar je mag... en als er daar geen vis zit dan heb je pech, want waar er misschien wèl zit, daar mag je niet naartoe. Een goeie schipper had vroeger altijd prijs, want hij zocht tot hij prijs had. Nu niet meer! Da's alvast één groot verschil. Wat ook helemaal anders is: vroeger had je vissersgeslachten. Je werd visser van vader op zoon en alle kennis werd in de gemeen-*

☛

Een foto uit het archief. André Vantorre (links) met zijn vissers in de oude (nog niet geprivatiseerde) vismijn van Zeebrugge. 3de van rechts is Emmanuel Vantorre, de broer van André, die vandaag de Z 19 voert. De foto maakt duidelijk dat André in Heist terecht 'klakke' genoemd wordt.

schap bewaard en aan de kinderen doorgegeven, dat gebeurde van generatie op generatie. Mijn dochter Marie-Christine (41) is met een visser getrouwd en Sonja (36) is de echtgenote van de bekende scheepshersteller Renaud. Zij zijn dus nog volop in de visserij actief, maar na die generatie is het misschien wel gedaan. De opvolging... dat is weg. Er zit omzeggens geen volk meer op de visserijschool. Het gebrek aan jonge vissers, da's een probleem dat even groot is als dat van de quota.'

Terwijl ik dit stuk zit uit te tikken valt mijn oog op een reportage in een oud visserijblad. 9 april 1982, lees ik op de eerste pagina. Daarin komt André Vantorre aan het woord. *'Er moet een rem geplaatst worden op het ongelimiteerd opvoeren van de motorkracht,* ' zo gaat hij van start. *'Overdreven motorvermogen is nooit goed (...) omdat het (...) schade kan berokkenen aan de visstapel. Ik vaar nu wel al 33 jaar met de visserij en al die tijd hoor ik zeggen dat de zee ooit eens zal leeglopen. Zo ver zie ik het wel niet komen, maar ook aan de natuurlijke bronnen liggen grenzen'.*
Profetische woorden.

Flor Vandekerckhove

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

N 14 nu: De Zeemeeuw heeft nieuwe eigenaar

Op 1 juli 1996 betrok schipper-reder Guy Antierens de N 14 'Boudewijn'.Hij kocht het schip van een rederij met Nederlandse achtergronden. De N 14 is de voormalige Z 14 ' Brandon Star' die in 1973 werd gebouwd door de West-Vlaamse Scheepswerven uit Oostkamp (romp) en afgewerkt door SCAP uit Oostende. Het vaartuig vormde destijds met de Z 43 'Pandora' en de Z 44 'De Caine' een drieling.
Schipper-eigenaar Antierens heeft de N14 nu omgedoopt tot 0 14 'De Zeemeeuw'. (dp)

De 0.431 'Judith' verkocht

De O 431 (ex-Z 431 'Judith',gebouwd in 1963 op de scheepswerf Segers uit Oostende) lag sedert 1 juli 1996 te koop. In de 2de helft van augustus werd het vissersschip verkocht aan een ons onbekende koper. We vermoeden hier echter Nederlandse interesses. Vanwege motorpech duurde de laatste reis slechts 3 zeedagen. Prompt werd de 0 431 uit bedrijf genomen. Het vaartuig lag vervolgens nog maar 3 dagen tegen de kaai of er werd reeds binnengebroken door eenvoormalig bemanningslid, een Oostendenaar die feitelijk in Ierland verblijft en vaart. (dp)

In memoriam Wim Johnson (1952-1996)

Vorige maand overleed Wim Johnson, de man die het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen in goede banen leidde. Hij was in 1981 als museumtoezichter in dienst van de stad Antwerpen gekomen. Door zijn grote bekwaamheid en geholpen door een sterk doorzettingsvermogen bracht deze licenciaat in de kunstgeschiedenis en de archeologie het al vlug tot adj. conservator. Vanaf 1991 had hij de leiding over het Nationaal Scheepvaartmuseum.
Naast zijn ambtenarentaak nam Johnson volop zijn verantwoordelijkheid op in het sociale leven. Zo was hij niet alleen actief in de raad van beheer van de 'Vrienden van het Museum', ook was hij nauw betrokken bij De Steenschuit, een werkgroep rond maritiem erfgroep uit de Rupelstreek. Hij was een actief lid van de Koninklijke Marine Academie. De dag van zijn overlijden ontving het museum nog het bericht dat de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België hem aanstelde tot lid van het Wetenschappelijk Comité Maritieme Geschiedenis.
Elkeen die in dit land om het maritieme erfgoed bekommerd is, kent Wim. En Johnson, op zijn beurt, hielp waar hij kon. Zo reageerde hij meermaals op lezersbrieven en artikels in dit blad. Toen er een tweetal jaar geleden aan de kust nogal wat te doen was over het slopen van vissersvaartuigen en het uit de vaart nemen van het laatste lichtschip, mochten wij een uitgebreid artikel van Johnson publiceren. Onder de titel: 'Er bestaat bijna niets meer' (HVB X 1994 p. 34) maakte hij een inventaris van het tot dan toe behouden varend patrimonium.
Wim Johnson is veel te vroeg geveld door een ongeneeslijke ziekte. Hij was volop bezig met een volledige herprofilering van zijn museum. Dat hij daartoe perfect in staat was, mag blijken uit het ombouwen van het Antwerpse Bonapartedok tot museumhaven, een realisatie waarvoor hij de basis legde.
Het maritiem patrimonium verliet met Wim Johnson een van haar meeste bekwame hoeders.

(Met dank aan Rita Jalon en Eddy Stuer voor de informatie)

Z 198 'Zeenimf' aan de kaai

Sedert 15 augustus 1996 ligt ook de Z 198 'Zeenimf' stil. Het vissersschip werd in 1967 gebouwd door de scheepswerf Henri Deweert uit Oostende, als een hektreilertje (29 meter).
Als boomkorvaartuig voer het vele jaren succesvol als de 0 198 'Juhel' voor de rederij Hennaert, vooraleer te worden doorverkocht naar Zeebrugge, waar het als zijdewinder (kreeftenputter) nog vele jaren voer voor de rederij Norbert Degroote- Van Massenhove. De Z 198 vraagt momenteel teveel kosten om het in bedrijft te houden. De 57-jarige reder vindt het tijd om, na een lange carriere op zee — en zijn kinderen uit huis zijnde — het wat kalmer aan te doen. (dp)

N.782 Nancy heeft nieuwe eigenaar

Het garnaalvaartuig N 782 'Nancy' (bouwjaar 1971) van Freddy Guilleman werd onlangs verkocht aan de rederij Lumar van Jack Verdeyen, ook reeds eigenaar van de O 427 Marjon en de N 402 De Norma . De eerste verkoop onder de nieuwe eigenaar op maandag 12 augustus in de Nieuwpoortse vismijn ging gepaard met een klein ceremonieel. Een partij van 21 kilogram garnaal werd gekocht door de Nieuwpoortse Kaaivishandel Tracy die 420 frank per kilogram over had voor het peterschap.
De bemanning van de N.782 wordt gevormd door schipper Mario Pauwaert en matroos Peter Degrande. (gw)

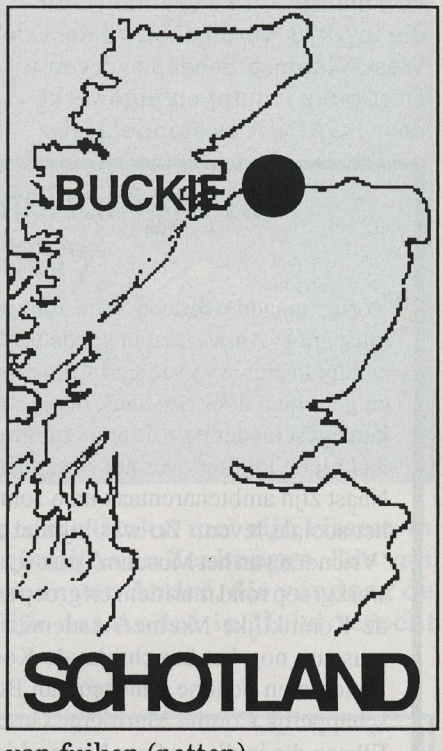
CAT MARINE POWER
REVISIEBEDRIJF
J.M. DE BRAAL
'CATERPILLAR' SERVICE
gereviseerde motoren tot 1500 pk
uit voorraad leverbaar
Ruilmotoren
Reparatie en revisie
Nieuwe en gebruikte onderdelen
Yerseke Tel. 00.31. 113-573432 en 00.31. 113-383691
Fax: 00.31. 113-572877
Autotel. 06.53.233254

Een tocht langs Schotse vissershavens (X)

In het haventje van Buckie zagen we...

een prachtig vissersvaartuig

IN ONZE REEKS bijdragen over de Schotse visserij stappen we nu over van de west- naar de oostkust. Daar besteden we minder aandacht aan de havens zelf en méér aan de nieuwe types vissersvaartuigen die zich er ontwikkelen; dit zowel voor wat de kust-, de middenslag- als de diepzeevisserij betreft.
Ook over de plas kampen ze met de ons bekende problemen van overbevissing, quota, lege visgronden, oude vaartuigen, traditioneel kapitaal dat niet meer in de visserij wordt geïnvesteerd... Maar daar zoeken ze wel sneller naar concrete antwoorden. Veel traditionele visgronden worden er verlaten, kleine vaartuigen zoeken dan weer visgronden op die door het wegvallen van de middenslag- en diepzeevisserij niet meer werden bewerkt, men voert minder bekende soorten aan en zoekt er een markt voor. Er verdwijnen daar wel veel schepen, maar er wordt her en der ook geïnvesteerd in nieuwe, soms ultra-moderne vaartuigen die worden gebouwd op Schotse, Spaanse of Poolse werven.
Wij gingen er een aantal bekijken. Voor ons — die terzake niet veel meer gewoon zijn — komen ze gewoon als avantgardische exemplaren over.



DE VISSERSHAVEN BUCKIE dankt zijn naam aan een schelp die er veel voorkwam. Het plaatsje is verder één van de vele vissershavens aan de Moray Firth. Het probeert te overleven met een vissersvloot die gestaag kleiner wordt. De grotere eenheden van Buckie verlaten immers het nest en zoeken grotere, efficiënt gerunde havens op. In de UK noemen ze dit fenomeen 'centralisatie'. De vaartuigen zijn nog in handen van reders uit Buckie maar opereren vanuit Kinlochbervie, Peterhead en Scrabster... Vele van deze vissersvaartuigen zijn hyper-moderne nieuwe of omgebouwde vaartuigen en *multi-purpose* (1) in hun vissystemen. De uitbaters van de haven van Buckie halen dus maar weinig financiële inkomsten uit de eigen vloot, waarvan sommige schepen nochtans de beste jaaromzetten van heel de Schotse vloot behalen. Om toch nog te kunnen meespelen bouwde Buckie een volledig nieuwe vismijn. Deze heeft echter nog nooit op volle capaciteit gedraaid. Er komen nu zelfs minder vishandelaars op af. Zij verkiezen hoe langer hoe meer Peterhead of Aberdeen omdat ze er sneller grote partijen eerstekeuze-vis kunnen aankopen en van daaruit versturen.
Buckie heeft ook een belangrijke garnaalvloot waarvan de grotere schepen echter ook al Fraserburgh verkiezen om aan te landen. Daar is men immers gespecialiseerd in het omslaan van garnalen. Die plek bevindt zich ook dichter bij de huidige belangrijke visgrond, *the Fladen Grounds*. Veel van die vaartuigen vissen succesvol volgens de twin-rigmethode (twee netten, 2 scheerborden, 1 centrumijzer). Het derven van een gedeelte van de garnaalopbrengst wordt er gecompenseerd met een succesvolle zomervisserij op Sint-Jacobsschelpen en wijde mantels door boomkorvaartuigen en op kreeftjes met sleepnetten of door het uitzetten van fuiken (potten).
Buckie kende in het verleden wel een groei voor wat de boomkortreilers betreft, maar dat soort vaartuigen is daar momenteel weer sterk aan het slinken. Ook de BCK 160 *'Blue Angel'*, onze ex-Z 60 *'Blue Angel'*, werd doorverkocht aan Brixham, een typische boomkorhaven.

Een nieuw type

Eind juli 1996 bouwde de scheepswerf *Buckie Shipyard Ltd* een nieuw vaartuig, de BF 237 *'Copious'* (2) voor een redersfamilie uit Portsoy bij Banff. Het is 24 meter lang, 8 meter breed en heeft een diepgang van 5 meter. Het vissersvaartuig past in de lijn van een nieuw type dat succes kent in de Schotse visserij. Andere voorbeelden van hetzelfde type zijn de BF 803 *'Carina'*, PD 67 *'Faithfull III'*, LH. 65 *'Shemarah II'*, PD 120 *'Hawest Hope'*.
Bij het uittekenen van zo'n schip wordt volledig afgeweken van de klassieke inrichtingen op een vissersvaartuig. Onderdelen en visapparatuur zijn zo geplaatst ☛

De BF 237 Copius. Vooraanzicht met verhoogde stuurhut, de tripode waartegen de kuil rust, kraan en voorlier.

dat het vaartuig snel kan omschakelen van het ene vissysteem op het andere, desnoods op (een kalme) zee. Tevens wordt bekeken hoe het werk op een betrekkelijk klein schip gemakkelijk kan worden uitgevoerd. Bij de nieuwe vaartuigen zijn er bij die, bij gebrek aan een vrij werkdek, hun net op het bovendek onder de stuurhut kunnen doortrekken tot aan de voorsteven om bijvoorbeeld hun net gemakkelijk uit het water te halen of er herstellingen aan uit te voeren.

De *'Copious'* is een multi-purpose witvisvanger. Het vaartuig is uitgerust met een diepe kiel om, als klein vaartuig, tijdens de winter te kunnen deelnemen aan de diepwatervisserij van west- en noordwest-Schotland en in de Atlantische wateren rond de eilanden van *St.-Kilda*. De BF 237 is uitgerust om te vissen met een klassiek sleepnet in diepe viswateren, alsook om met een tweelingnet (twin-rig) te vissen op visgronden dichter bij huis. Het vaartuig is tevens snel aan te passen aan kollijn- of warrelnetvisserijen.

Uitrusting

De vormgeving is typisch voor het nieuwe Schotse treilertype: volledig overdekt werkdek, bovendek (shelter-deck), hooggeplaatste stuurhut (= goed uitzicht èn meer plaats om materiaal te plaatsen op het bovendek), vislier op de boeg, 3 nettenrollen, een ingewerkte trap in de romp... dit alles verpakt in een stevige romp die zware zeeën kan incasseren zonder te plooien tussen de spanten.

De stuurhut van de 'Copious' staat niet in het midden, maar werd meer naar bakboordzijde opgesteld. Daardoor ontstaat een **brede doorgang**, zodat de bemanning zich gemakkelijk kan bewegen tussen het achterdek en de tripode boven het visluik (vooraan het bovendek, zie foto) tijdens het binnenhalen van de vangst. Daardoor is er ook meer plaats tijdens het lossen van de vangst. Deze wordt gelost in viskisten met behulp van een **kraan** die daarvoor op het voordek werd geïnstalleerd.

In de motorkamer staat een **Deutz** van 866 pk à 1350 toeren p.m. Verder zijn ook alle hulpmotoren, ook die van de boegschroef, Deutz.

De 'Copious' is ruim voorzien van **lieren** en netrollen, die de trekkracht verhogen. De **hoofdlier** is opgedeeld in 3 aparte liertrommels (-splitwinch). Twee liertrommels met een trekkracht van elk 16 ton staan opgesteld op het bovendek net achter de stuur-

CREVITS

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

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

De Copius blakend in de zon te Buckie. Achteraan de halve hek, de galgen voor de scheerborden en het centrumijzer, de lieren, de kraan.

hut. Zij dragen de **scheerborden** (type bison 16) die ophangen in galgen op de achtersteven, alsook het **sleepnet** als het vaartuig vist. Om te vissen met het **tweelingnet** is nog een derde liertrommel nodig om het centrumijzer te manipuleren. Deze staat opgesteld op het **centrale werkdek**, vooraan, halfweg tussen de ingang naar het visruim en de voorsteven. De stalen kabel die het centrumijzer draagt loopt via een blok aan een halve hek op de achtersteven, onder de stuurhut door naar de 3de liertrommel. Elke liertrommel bevat voor het ogenblik 950 vadem touw.
Onder het bovendek, achteraan het werkdek, met genoeg vrije ruimte om de vissers bij het uit- en binnenzetten van het net niet te hinderen, staan 2 **nettrommels** met een trekkracht van 12 ton. Naast deze trommels zijn luiken voorzien die toegang geven tot het nettenruim.
Zoals reeds aangehaald staat de hoge stuurhut toe ook apparatuur op het bovendek te plaatsen.
Naast de achterkant van de stuurhut (gang) staat een 4de liertrommel om de kuil met vis tegen de zijwand van de voorsteven naar boven te trekken, tot ze tegen de tripode rust om de zak zodoende via het visluik op het bovendek te laten zakken en leeg te maken in de nabijheid van de toegang tot het visruim.
Een kleinere lier op de voorsteven kan worden gebruikt om het anker te bedienen of om de kuil op te halen moest er iets haperen of onvoldoende kracht zijn op de vierde trommel. Aan de voorsteven op de plaats waar het anker wordt opgehaald en op de achtersteven op de plaats waar het centrumijzer in en uit zee komt werd de scheepswand verstevigd zodat bij ruwe zee geen gaten in de romp kunnen ontstaan.
Alle instrumenten op werk- en bovendek worden elektronisch bediend vanuit de stuurhut. Op de achtersteven zijn schoven voorzien die het net bij het ophalen begeleiden zonder dat de bemanning daarin moet tussenkomen.
Op het **achterdek** staat een 2de kraan die kan helpen tijdens het verwisselen van netten of om netten ter herstelling op een kaai te trekken.
De 'Copious', maakt zijn eigen scherfijs en heeft een semi-automatisch sorteer- en gutsysteem.

Samen sterk

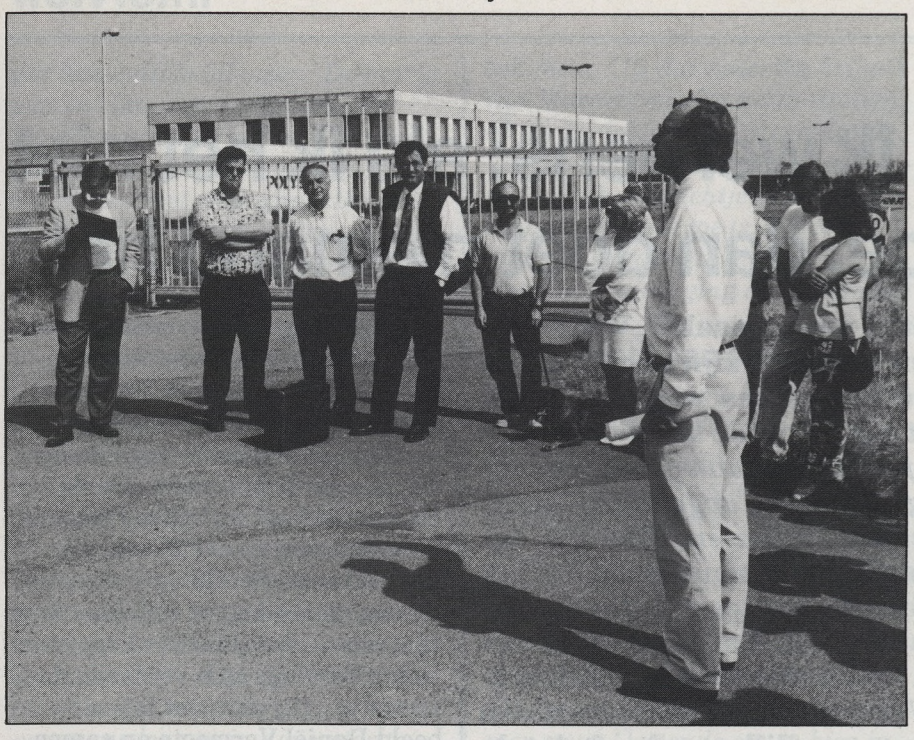
De bemanning bestaat uit 7 vissers, alhoewel er accomodatie is voor 10. De verblijfplaatsen zijn zeer luxueus ingericht en voorzien van TV, video, cd-speler...
Om het nieuwe type vaartuig optimaal te kunnen exploiteren slaan twee of zelfs meer Schotse schippers en stuurlui de handen in elkaar. Zo kan het vaartuig met wisselende schippers-medeeigenaars en wisselende bemanningen voortdurend de zee op, terwijl er toch tijd blijft voor de nodige rust en een gezond sociaal-familiaal leven. Noodzakelijk, zo zegt men daar, om de de vissers in de sector te houden, een must om de liefde voor de zee niet te zien omslaan in een haat voor het vissersberoep. Het kapitaal halen die schippers dan weer bij de agentschappen waarbij het vaartuig aangesloten is (in dit geval *Denholm Fishing*) en van de banken (hier de *Bank of Scotland*). En natuurlijk wordt voortdurend nagegaan welke (Europese) subsidies er te rapen zijn.

Tekst en foto's: Daniël Pots

(1) Betekent snel kunnen overtschakelen van het ene vissysteem op het andere, volgens de mogelijkheden van de visgronden, de quota en het weer.
(2) Copious betekent ruim, overvloedig, rijkelijk gebouwd.

quintiens
n.v.
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT
INSTALLATIE
HERSTELLING
ONDERHOUD
SCHAKELBORDEN
PLC-STURINGEN
HERWIKKELEN EL. MOTOREN
GROOTHANDEL
'day and night service'
Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge
AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR

Nederlandse broker telt 7,5 miljoen neer voor Alexandros



Op 3 augustus greep voor de poorten van Béliard Polyship de derde zitdag plaats van de gerechterlijke verkoop van de bij Polyship gebouwde Alexandros (32,6 m.). Dit gebeurde op last van de hypothecaire schuldeiser NMKN die beslag liet leggen op het onafgewerkte casco van het *surface effect ship*. Deurwaarder Paul De Smedt wees het casco toe aan de Nederlandse broker Dick Van der Kamp (op de foto rechts van Mathieu De Vestele van Idp en Redgy Steen) voor de prijs van 7,5 miljoen frank plus kosten. Een koopje voor wie er weg mee weet. In de bouw van het casco zitten enkele duizenden manuren, de twee Deutz-waterjets (2.285 pk) kosten zes miljoen per stuk en het Kamewa-waterpropulsiesysteem is nog eens enkele miljoenen waard.
Op 30 augustus werd de Alexandros naar buiten gesleept want daarna moest de koper een standgeld van 100.000 frank per week betalen aan de curator. Om dat te vermijden wordt het casco met toestemming van het Vlaams Gewest voorlopig buiten geparkeerd op het uiteinde van de nauwelijks gebruikte scheepslift. Waar het casco uiteindelijk belandt is niet bekend.
Curator Peter Van Hoorne bevestigde dat er een akkoord is rond de verkoop van de leegstaande gebouwen. Een buitenlands consortium is bereid 175 miljoen frank te betalen op voorwaarde dat het Vlaamse Gewest geen problemen ziet in de overdracht van de erfpacht voor de grond. Van zijn kant bevestigde gedelegeerd bestuurder van SKB, Leopold Longueville, dat hij over een erfpachtovereenkomst beschikt voor een terrein van 11.000 m² naast Polyship waarop hij een constructiehal wil bouwen voor de productie van de vier kustmijnenvegers die aan SKB zijn toegewezen. (gw)

Vlaamse Vissersbond legt internationale contacten

De Vlaamse Vissersbond (VV) die er in de eerste plaats op aanstuurt de reders van garnaalvaartuigen te organiseren stuurde een afvaardiging naar het Nederlandse Zuidbroek waar op 23 augustus een internationale ontmoeting plaats greep van producentenorganisaties van garnaalvissers. De Belgen werden er hartelijk verwelkomd, temeer daar er sinds vijf jaar uitnodigingen naar ons land gestuurd worden zonder daar enige reactie op komt.
Volgens VV-voorzitter Rudy Barbaix is het de bedoeling dat de Belgen vanaf nu regelmatig deelnemen aan deze internationale bijeenkomsten waarop gepoogd wordt de afzetmarkt van garnalen in België, Nederland, Duitsland, Denemarken en Frankrijk te optimaliseren. Daartoe zouden internationale afspraken gemaakt worden onder meer betreffende stilligdagen. Door deze maatregelen hopen de vissers de marktprijs van de garnaal hoog te houden. Er was op de bijeenkomst veel belangstelling voor de nieuwe Belgische organisatie. VV-secretaris Christa Vandromme benadrukt dat uit de samenkomst bleek hoe hard het nodig is dat de VV als producentenorganisatie door de overheid erkend wordt.

Zeebrugse Scheepswerven bouwt nieuwe O.431

Elders in dit blad, onder de rubriek 'Vloot' vindt u het bericht dat de O 431 Judith onlangs van eigenaar veranderde. Bij het ter perse gaan vernamen we dat de NV Zeebrugse Scheepswerven een bouworder van de BVBA Caroline uit Oostende kreeg voor de bouw van een nieuwe Eurokotter ter vervanging van de O.431. Het nieuwe vaartuig wordt een zusterschip van de vorig jaar bij Padmos in Stellendam gebouwde ARM.25 Deo Volente van de gebroeders van Belzen. De nieuwe Eurokotter met een lengte van 23,93 m. en een 300 pk-motor zou halfweg volgend jaar in bedrijf worden genomen.

Failliet

BVBA Firma Roman-Vandecasteele, Haringstraat 140 (Vismijn), Oostende, groot- en kleinhandel in vis en visserijprodukten en visatelier. Failliet verklaard op bekentenis op 14 augustus 1996.

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

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

Reder Willy Versluys:

'Soms denk ik wel eens: als ik het niet doe, dan doet niemand het.'

HOEVEEL KEER HEB ik het al meegemaakt? Willy Versluys komt mijn bureau binnen en gooit zijn armen in de lucht: *'Neen, ik ga het hier niet bij laten. Neen, zo gemakkelijk zal het deze keer niet gaan'*. Het omgekeerde komt ook voor. Hangende schouders: *'Soms zou je er de brui aan geven,'* zo zegt hij dan, *'weer een vergadering die niets opgeleverd heeft. Neen, ik denk niet dat ze mij daar nog gaan zien.'* Zowel in het eerste als in het tweede geval merkt hij tussendoor op dat het wel een oase van rust lijkt daar in mijn kantoortje. Het klinkt telkens als een (licht, maar toch) verwijt. Wat stoort hem dan eigenlijk in die rust? Is het mijn voorliefde voor de Goldberg-variaties van Bach? Wel neen: Versluys (°1948) is gewoon een gedreven mens die het er wel eens moeilijk mee heeft dat de rest van de wereld niet zo gedreven is als hij.

Deze Bredense reder haalt de jongste tijd regelmatig het nieuws. Terecht, want de man trok samen met zijn schipper Franky Van Troye (Z 582) halverwege de zomer naar China om er een systeem voor de *'elektrische visserij'* (zie kaderstukje) te bekijken. Een reis waarvan hij enthousiast terugkwam. En nu verwacht hij hier een groepje Chinezen. In hun bagage bevindt zich een systeem dat de Vlaamse visserij ingrijpend zou kunnen beïnvloeden.

Maar wat bezielt deze reder om een halve wereld ver te reizen om daar iets te bekijken dat ook naast de deur, in Nederland, ontwikkeld wordt? Het is alvast geen toeval, zo blijkt uit dit interview.

Over de passie (manie?) die ondernemen heet.

NIET ELKE REDER heeft een monsterboekje. Versluys: *'Toen ik jong was ben ik waarschijnlijk nooit op de Oostendse Baelskaai geweest. De visserij? Ik kende dat niet. Ik kom uit de wereld van de bouw. Mijn jeugd speelde zich af rond chantiers en niet op visgronden. Bij ons thuis kwamen metselaars en architecten over de vloer. Ook mijn studies waren daarop gericht. In Gent ging ik bouwkunde studeren. En toen ik ingenieur geworden was (1971) kwam ik automatisch in de bouwonderneming van mijn vader terecht waar mijn broer, Freddy, overigens al werkte. Vanaf dan verdeelden wij de taken. Hij was er verantwoordelijk voor de praktische uitvoering, ik deed de kostprijsberekening, maakte de offertes, sloot de contracten af... kortom: het bureauwerk. Op dat ogenblik was mijn vader, Kamiel, ook eerst en vooral een aannemer van bouwwerken, daarnaast was hij ook al een stille vennoot in een aantal rederijen (O 82, 0 83), maar hij was daar niet echt mee bezig. Toch waren daarmee de kiemen voor mijn toekomst gelegd... maar ik kon natuurlijk niet beseffen hoe belangrijk dat voor mij zou worden.'*

Ondernemingslust

Bredene in de jaren zeventig. De bouwonderneming van Kamiel Versluys is er een begrip. Meer dan 100 man werken daar. Er worden kleine woningen gebouwd, maar evengoed grote flatgebouwen. Aan de kust staan nogal wat bouwwerken waarvan de mannen van Versluys de stenen gestapeld hebben.

Het is trouwens via dergelijke opdracht dat Willy Versluys zelf in aanraking met de visserij komt. In die zeventiger jaren wordt in Oostende de ijsfabriek 'De Noordpool' gebouwd. Willy Versluys is samen met zijn broer verantwoordelijk voor de opdracht. Op de Baelskaai leert hij reder Pintelon beter kennen en ook Vieren en van Lul... de wereld van schepen en van de zee begint zich voor hem te openen. Los daarvan koopt ook vader Versluys zich verder in de sector in. Hij ontmoet bijvoorbeeld Daniël Vermoote en samen kopen ze de O 518 'Cutty Sark'. Voor Kamiel is het deze keer niet langer meer om een stille vennoot te zijn. Hij begint zich actief met de uitbating van het schip in te laten. Er ontstaat zodoende ook contact met de wereld van de visserman. Willy Versluys: *'Maar het blijft een nevenactiviteit. Mijn vader was verder ook in de Bredense horeca actief. Het Europahotel, de kroeg annex danszaal Tijl, de feestzaal Nele... En verder had ik persoonlijk de handen vol met de verkoop en promotie van gebouwen. Appartementen verkopen... daar is nogal wat om te doen. Je onderhandelt met kandidaat-kopers, die moeten dan ook nog een kleurtje kiezen, een badkamertegeltje... Het nam al mijn tijd in beslag.'*

De twee zoons waren in de bouwonderneming geëngageerd en de dochter Jenny was ook getrouwd. Vader Kamiel kreeg dus hoe langer hoe meer vrije tijd en bracht die veelal op de kaaien door. Hij engageerde zich (kort) in de Z 53 (met Freddy Depaepe) en ook in de O 705 (met Oscar Savels).

Toen stortte de bouwsector in elkaar. Crisis. De jaren zeventig kantelden naar het volgende decennium. Versluys: *'Je moet je dat goed voorstellen. Wij waren gewoon om met 150 man te werken. In enkele jaren tijd waren er* ☛

dat nauwelijks 50 meer. De markt was in elkaar gestort, maar de leningen aan de banken moesten wel verder afbetaald worden, en wij bleven met onze appartementen zitten. We moesten ze dus van de hand doen aan veel te lage prijzen. En voor de rest... ofwel maakte ik offertes die veel te hoog waren en grepen wij naast de opdracht, ofwel moest ik onder de prijs gaan werken en staken wij aan de projecten toe. Veel was daar op dat moment niet aan te doen. Mijn aanwezigheid op het bureau werd uiteindelijk een tamelijk zinloze bezigheid. Ik werd dus uit noodzaak een ondernemer op zoek naar nieuwe uitdagingen. En ik vond die in de visserij. In die jaren waren er immers gunstige voorwaarden om in die sector te investeren: je kon de kredieten terugbetalen tegen voordelige voorwaarden. En ik kon daar gemakkelijk aan geraken, want de naam Versluys betekende natuurlijk wel iets bij de banken. In korte tijd werden zo drie schepen gebouwd, goed voor drie nieuwe rederijen die telkens met een schipper-mede-eigenaar opgestart werden. Met telkens een jaar tussenpauze realiseerden we de N 36, de Z 50 en de O 51.'

Willy Versluys mag op dat moment een ambitieuze ondernemer zijn, hij denkt er nog niet aan zich reder te noemen. Een turbo, een keerkoppeling, de kreeftenput... het is hem allemaal even vreemd. Hij blijft overigens met één been in de bouw staan en komt met het andere been in een vreemdsoortige sector terecht: de visserij. Hij kijkt er zijn ogen uit zijn lijf en ziet dat daar nog op een uiterst traditionele manier gewerkt wordt. Conservatisme is er troef. Marketing, innovatie, marktonderzoek... het zijn daar vreemde woorden. Er is blijkbaar nog veel te doen. Versluys: *'Ik geraak bevriend met Marc Devoogt, wiens vader schipper-reder is. Marc wordt een geestesgenoot. Een man die vol ideeën zit en daar ook initiatieven voor neemt. Iemand die er zijn hand niet voor omdraait om naar Amerika te reizen om daar de nieuwste technieken te bekijken. Uit dat Amerika krijg ik van Marc de ene fax na de andere. Al die berichten bevestigen dat de Vlaamse visserij inderdaad aan — en ik druk me zachtjes uit — een inhaalbeweging toe is... Met andere woorden, ik vind in de visserij de uitdaging die ik aan het zoeken ben'.*

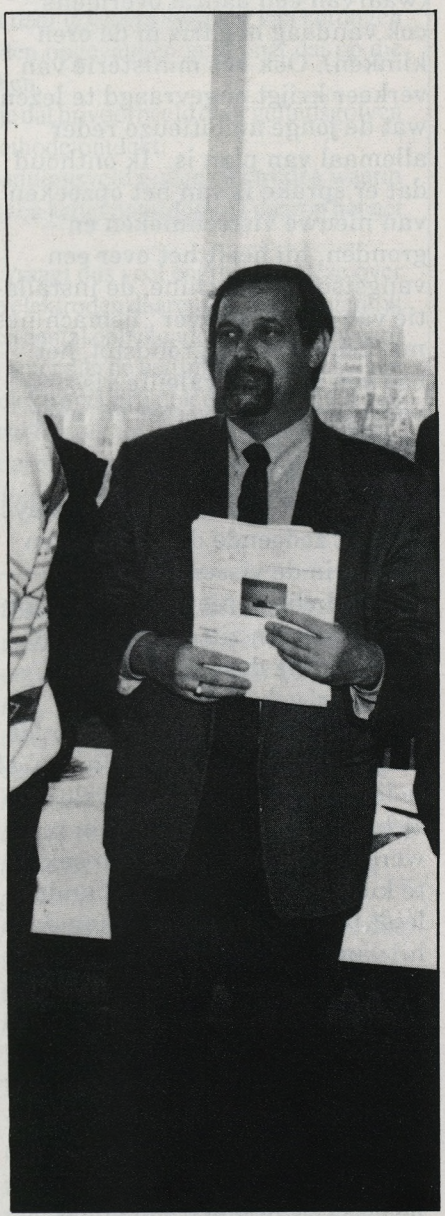
Hard van stapel

Willy Versluys stort er zich in met de overmoed die jonge mannen eigen is. Hij begint in de visserij een pioniersrol te spelen. Hij organiseert de eerste koeltransporten van door Belgen gevangen vis uit buitenlandse havens naar de eigen vismijnen. *'Ik koop acht opleggers, waarmee ik de vangst van onze schepen uit het Britse Burkenhead laat overkomen naar Oostende om ze hier in de vismijn te verkopen. Daar gaat een enorme tijd- en energiewinst mee gepaard. De vissers moeten de traverse niet meer maken en het schip is onmiddellijk weer bij de visgronden. Tegelijk kan de vangst in eigen land verkocht worden, waar er wel degelijk vraag is naar de soorten waarop wij vissen. Dat zijn dingen die vandaag heel gewoon zijn, maar in die tijd deed niemand dat! Het gat in de markt, zo denk ik onmiddellijk. In mijn jeugdig enthousiasme richt ik dus een eigen transportfirma op, leg daar eerst een examen voor af, koop een vergunning om aan internationaal transport te doen, koop meteen ook 3.000 viskisten, acht opleggers... en vergaloppeer mij in heel dat spel. Ik onderschat ook de vervoertechnische moeilijkheden: mijn opleggers hebben maar twee assen en mogen dus minder transporteren dan de concurrenten die opleggers met drie assen hebben, zo'n dingen... Daarbij kwam ook nog dat mijn opleggers eigenlijk maar een gedeelte van het jaar bruikbaar waren, althans voor wat de visserij betreft. Ik moet ze dus ook in andere sectoren zien te rendabiliseren. Ik begin met veel moed ook andere dingen te transporteren en kom dus in concurrentie met een zwaar concurrerende transportsector... die mij simpelweg uit de markt concurreert.'*

Bouwsector in elkaar gestort, transportonderneming op een fiasco uitgelopen! Willy Versluys botst op zijn eigen grenzen en komt in een diep dal terecht. Hij heeft veel maanden nodig er er weer uit te klauteren.

Reder ter zeevisserij

'De zenuwinzinking waar ik doorheen moest gaan had me wel iets geleerd: dat ik niet alles tegelijk kon doen! Ik moest dus kiezen. En ik moest mijn leven een beetje leren plannen. Ik liet de bouw in handen van mijn broer, de vervoerfirma '— Bretrans' —



Willy Versluys: 'Ik werd dus uit noodzaak een ondernemer op zoek naar nieuwe uitdagingen. En ik vond die in de visserij.'

werd aan de Oostendse transporteur Maenhout overgelaten, de opleggers verkocht ik met veel verlies in Italië en ik besloot me verder op de visserij te concentreren. Tegelijk maakte ik een lijstje van hetgeen ik in mijn leven wilde verwezenlijkt zien en ik plakte daar realistische termijnen op.'

Stilaan wordt de ondernemer een reder ter visserij, maar hij blijft wel een 'angry young man'. Hij leest me een brief voor die hij aan het begin van de tachtiger jaren schreef naar de top van het ministerie van landbouw. Daarin ontvouwt hij een pak ideeën (waarvan een aantal overigens ook vandaag nog fris in de oren klinken). Ook het ministerie van verkeer krijgt ongevraagd te lezen wat de jonge ambitieuze reder allemaal van plan is. Ik onthoud dat er sprake is van het opzoeken van nieuwe vistechnieken en -gronden, hij heeft het over een vangstsorteermachine, de installatie van een 'fuelsaver', ijsmachines met zeewater als grondstof, het bouwen van polyvalente vissersvaartuigen in polyester en over experimenten met de jiggingmachine... De brieven worden niet beantwoord. Versluys ervaart zodoende dat de mensen die het in de visserij voor het zeggen hebben niet om een bestorming verlegen zitten, zeker niet wanneer die door een 'buitenstaander' gebeurt.

Rest hem dus alleen nog maar 'de lange mars door de instellingen' af te leggen. Dus besluit Versluys zich in het publieke leven in te werken om op de gang van zaken te kunnen wegen. Eén en ander leidt tot een pakje mandaten dat hij vandaag bezet houdt in de talrijke organen die het socio-economische leven van dit land beheersen.

Voor de rest is het in die tachtiger jaren voor Versluys een kwestie van grondvesten leggen, uitbouwen, maar ook van overleven, incasseren, wonden likken en vooral leren, véél leren. Aan de Oostendse visserijschool John Bauwens volgt hij bijvoorbeeld als dertiger nog een cursus scheepsdieselmotoren (*'Als de motorist me zegde dat de segmenten kapot waren, dan moest ik toch weten wat dat dan wel was'*). Met andere woorden: een keerkoppeling, de Lundies, quota, troebel water... hij kan er hoe langer hoe meer over meespreken. We mogen verder niet vergeten dat het dan nog steeds goede tijden voor de visserij zijn. Het Europese net mag zich in die jaren wel sluiten, de mazen zijn nog steeds groot genoeg. Er wordt in de Vlaamse visserij nog volop gebouwd, vergroot en uitgebreid. Dat Versluys zich in die jaren — 'the sky is the limit' — ontplooit tot een van de grote reders mag dan weer blijken uit het lijstje vaartuigen dat vandaag nog achter zijn naam staat: samen met zijn compagnons-schippers baat hij de Z 50, O 51, Z 582 en Z 568 uit. Daarbij moeten dan nog de N 36 en de Z 70 geteld worden die door hem volledig zelfstandig uitgereed worden. Dat hij ook in het gemeenschapsleven een man van aanzien is mag dan weer blijken uit de lange mandatenlijst waarvoor hij tekent: voorzitter van de onderlinge verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood, voorzitter van de Onderlinge Visafslag, Schepen van toerisme in de gemeente Bredene... De lijst kan nog met vele functies aangevuld worden.

Frustraties

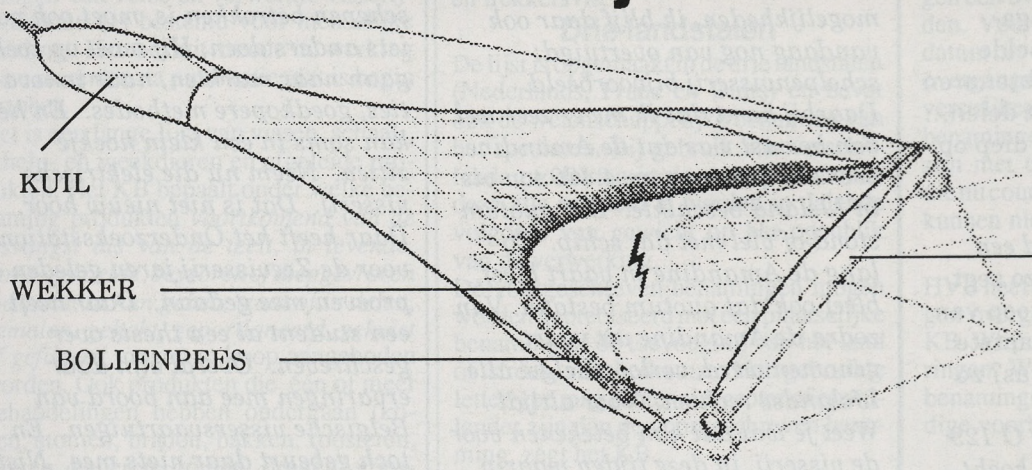
Maar over die successen wordt door hem maar weinig gesproken. Dat is mij trouwens al meer opgevallen. Goede marktprijzen, daar hoor ik de reder Versluys nooit iets over zeggen. Slechte vangsten, grote pech... daarover wèl. Ik ken Willy Versluys al vele jaren en ik kom er na al die tijd nog steeds niet uit: is het een karaktertrek, is het de deugd van de nederigheid of behoort het tot de geplogendheden van de ondernemer om vooral overal hard over te klagen? Ook tijdens dit interview komt hij steeds terug op de vele initiatieven die hij voorbereid heeft, waarnaar hij onderzoek gedaan heeft, mappen aangelegd, in gang getrokken heeft... en waarvan uiteindelijk niets in huis gekomen is: invoer van werkkledij uit Canada, lancering van een garnaalpelmachine uit Denemarken, bereide schotels aan boord voor de bemanningen, proefnemingen met staande netten, vervoer van bemanningen met helikopters... Versluys: *'Ik heb het nooit kunnen laten. Altijd ga ik op zoek naar nieuwe dingen. Als ik iets lees over een toestelletje, een techniek, een procédé, dan vraag ik me telkens weer af waarom ik dat hier bij ons op de kaaien niet zie... en dan ga ik daar achteraan. Ik kan het je verzekeren, ik zou daar al een boek over kunnen schrijven, ik rij dan met een auto helemaal tot bijvoorbeeld in Noorwegen, word daar dan ziek, verlies mijn weg in een vreemd land, vind daar de juiste mensen niet... Of naar Polen... naar de scheepswerven... onderhandelen met die mannen... Ik heb al zo'n beetje de halve wereldbol rondgereisd, en van overal bracht ik wel een goed idee mee of een praktische realisatie... Moest ik hier een lijstje opmaken van al de zaken die ik in alle soorten commissies , comitees, werkgroepen en bestuursorganen al voorgesteld heb, een lijst van de innovaties die ik met mijn vissers al besproken heb... Mijn grote frustratie is dat daar nooit iets mee gedaan wordt'*

Muurvast

En hoe dat komt? *'Weet je wat het kost aan energie om hier in dit land iets gedaan te krijgen? Overal komt een berg papieren bij te pas. Deze vernieuwing past niet in dit kader, maar misschien wel in dat, alhoewel er ginds misschien ook wel een mogelijkheid is... Maar dan moet dit instituut erbij betrokken worden en gene partij ook, en we mogen vooral die groepering niet vergeten. En je vergadert en vergadert, maar op het einde van de hele rit is er weer niets gebeurd.'*

Ik vraag hem hoe het dan wel moet: *'Wel, ik zou willen dat men me zegt: O.K., U hebt een goed idee, Hier krijgt u zoveel geld. Ontwikkel uw idee en als het mislukt dan is het uw schuld!'* Ik wijs hem op Fishlink en op de ☛

Electrovisserij: hoe bedoelt u?



Bij het elektrovissen worden de wekkers vervangen door elektroden die schokken veroorzaken. In het Chinese systeem bevindt de generator zich op de boom

Vlaamse vissers die bijvoorbeeld garnalen vangen of tong, doen dit met een treilnet dat door het vaartuig over de zeebodem gesleept wordt. De buit zit immers in het zand verscholen en wordt daar door een systeem van kettingen — 'wekker' — uit opgeschrikt. De tongen springen verrast omhoog en worden opgevangen in het net dat op die 'wekker' volgt. Tot zover een enigszins vereenvoudigde voorstelling van zaken.

Niets zegt dat de vis alleen maar door kettingen opgeschrikt kan worden. Mocht je dat bijvoorbeeld door geluidsgolven of hypnose of een laserstraal kunnen doen, dan had je wellicht een nieuwe methode ontdekt.

De elektromethode bestaat erin dat de wekkers vervangen worden door een spanningsveld tussen electroden waarin elektrische schokjes ontstaan. De vis schrikt evengoed, verlaat zijn schuilplaats en krijgt onmiddellijk daarop het net over zich.

De voordelen zijn duidelijk. De kettingen — de wekkers — zijn zwaar. Het vraagt dus veel energie om deze over de bodem te sleuren: grote vaartuigen, sterke motoren, hoog dieselverbruik. De elektroden daarentegen zijn eigenlijk niet meer dan een paar kabels: vele keren lichter dan kettingen. En dan zijn er een aantal onbekenden, die alvast waard zijn verder onderzocht te worden. Misschien doen de elektroden hun werk wel beter dan de kettingen en verschalken ze de vis vlugger, meer en beter. Misschien kan de verfijnde techniek van de elektrovisserij ook de selectiviteit van de vangst beïnvloeden; verschillende stroomstoten geven dan misschien wel aanleiding tot verschillende vangsten. Wellicht is de vervanging van kettingen door elektroden wel goed voor de zeebodem die dan niet meer zo erg omgeploegd wordt als nu het geval is. Met andere woorden: het zou wel eens kunnen zijn dat de methode een ander gezicht geeft aan de visserij. (fv)

kritiek die ook hij daarop geformuleerd heeft. Dan is er nog de financiële miljardenramp met gemeenschapsgeld waarbij de bouwonderneming Pieters-Degeldere betrokken was in het reconversiegebied Limburg. Hij reageert er niet op. *'Luister,'* zegt hij, *'Ik weet wel dat er mensen zijn die het allemaal weten en dat er anderen zijn die het allemaal doen... alleen is het zo dat de mensen die het doen niet genoeg weten en dat de mensen die het weten niet genoeg doen.'* Ik hoor de lichtjes verwijtende ondertoon weer. Even zitten we stil tegenover elkaar. Twee verschillende mensen, twee verschillende werelden. Dit blad —waarvan hij de directeur is — ergert hem soms (en vooral de hoofdredacteur ervan werkt nogal eens op zijn zenuwen). Altijd maar schrijven, altijd maar analyseren, altijd maar formuleren, bekritiseren... Versluys is uit een ander soort hout gesneden. Hij wil er iets aan DOEN! Hij ziet een overheid die geld heeft, hij ziet mensen rond zich die tijd hebben. Zelf heeft hij plannen. Alleen: het wil niet te best lukken met de combinatie van die drie. Ik moet opeens aan wijlen Louis-Paul Boon denken die zei: Ge zoudt het wel allemaal zelf moeten doen en dan zou het nog veel slechter gaan.

Is het daarom dat hij zich ook aan de politiek gewaagd heeft? Om bijkomende wegen te vinden om die drie elementen te combineren? *'Neen, dat is een hobby. Via de politiek kan ik iets voor mijn gemeente doen. Als er al een overeenkomst is met mijn beroepsleven dan is het deze: ik heb de indruk dat ik het wel moet doen, omdat het anders niet zal gebeuren. Ja, zo is het: als ik het niet doe, dan doet niemand het! En dan is er nog iets: ik help graag mensen. Weet je dat ik hiet onlangs een hele dag in het toerismekantoor van Bredene aanwezig geweest ben om toeristen aan kamers te helpen? Wel zoiets doe ik graag. Het doet me plezier wanneer ik die mensen dan uit hun miserie kan helpen'.*

Ik ben niet helemaal overtuigd. Ik ken de politiek een beetje. Je vergadert, vergadert en... vergadert. Het lijkt me een vorm van zelfkwelling te zijn als je, na al de moeilijkheden die Versluys in het bedrijfsleven ontmoet, dat nog eens gaat overdoen in de politiek. Hij zegt het nu niet, maar hoeveel ☛

keer heb ik het nog niet meegemaakt dat hij het met hangende schouders komt vertellen: ruzie in zijn eigen partij, een collega-schepen die zijn goedbedoelde plannen dwarsboomt, ambtenaren die zijn enthoesiasme niet delen... Ik besluit er maar niet te diep op in te gaan.

IJsland

'Het blijft natuurlijk altijd een gok, dat weet ik ook wel', zo zegt hij opeens. Zoals de aankoop van de O 129 'Amandine', de laatste ijslandvaarder, een gok was? zo wil ik weten.

Versluys: *'Maar neen! De O 129 was rendabel toen ik hem kocht. En er waren toen grote beperkingen in de Europese wateren, speciaal voor de vissoorten waar de Amandine rond IJsland op ging jagen. De vraag naar kabeljauw was hier groot. De koop van de Amandine was dus juist heel verantwoord. Maar zes maanden daarna stort de markt voor de kabeljauw in. Er blijkt opeens massaal vis uit Oost-Europa ingevoerd te worden en dat gebeurt tegen dumpingprijzen! Nieuw feit! Wie had kunnen vermoeden dat het ineenstorten van het oostblok hand in hand zou gaan met het ineenstorten van de vismarkt? En wat moet je dan doen? Je zit daar met die ijslander. Je kunt dat schip laten doorboeren zoals het dat al jaren gedaan heeft en je kunt dan de verliezen stilletjes opstapelen, of je kunt een gok wagen en er een IJslandse kapitein op plaatsen, hem laten experimenteren ...en natuurlijk het risico lopen dat ook dat mislukt en dat je op korte tijd een pak geld kwijt bent... Maar dan nog... De Amandine had daarnaast andere mogelijkheden, ik blijf daar ook vandaag nog van overtuigd: schelpenvisserij bijvoorbeeld. Daarbij komt dat ik me er zeer wel van bewust was dat de Amandine over een quotum van 4.400 ton vis in IJsland beschikte. Dat quotum stond of viel met dat schip. Zolang de Amandine in vaart bleef, bleef ook dat quotum bestaan. Van zodra de Amandine uit vaart genomen werd, verloor België àlle IJslandse rechten. Voor altijd! Weet je wat dat kan betekenen voor de visserij, in deze tijden waarin de quota van vandaag op morgen bijna gehalveerd worden?! Ik heb daarvoor de benen van onder mijn lijf gelopen: de ambassade van IJsland, het Belgische ministerie van buitenlandse zaken... Overal stootte ik op onbegrip en ik begon me trouwens hoe langer hoe meer af te vragen of dat eigenlijk allemaal wel mijn taak was.'*

Chinezen

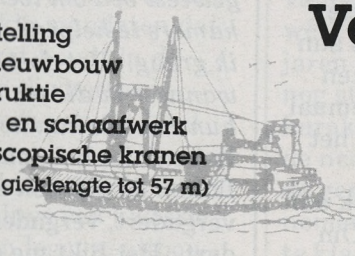
Ja, dat wilden wij ook juist vragen, is dat de taak van een reder?

'Luister. Wie maar één schip heeft of twee, die heeft eigenlijk een gemakkelijke job. Kan jij je een gemakkelijker beroep voorstellen dan reder ter zeevisserij?' Ik hoop dat de vraag retorisch is, want ik ben niet van plan daar een antwoord op te geven. *'Maar als je reder bent van zès vaartuigen dan wordt het veel complexer. Ik weet wel dat er op de kaaien gezegd wordt dat ik niet op mijn zaken let, dat ik langs alle kanten bestolen en bedrogen wordt... Maar denk je nu echt dat je zes schepen kunt controleren, zoals een reder van één schip dat doet? Wie in zes schepen betrokken is, moet ook nog iets anders doen. Hij moet op zoek gaan naar markten, naar innovaties, goedkopere methodes. En het kan soms in een klein hoekje zitten. Neem nu die elektrische visserij. Dat is niet nieuw hoor. Daar heeft het Onderzoeksstation voor de Zeevisserij jaren geleden al proeven mee gedaan. Daar heeft een student al een thesis over geschreven. Overal zijn daar ervaringen mee aan boord van Belgische vissersvaartuigen. En toch gebeurt daar niets mee. Niet in België! Over zoiets kan ik me opwinden! En dan komt daar opeens het bericht dat er een Nederlandse fabrikant is die een patent op het systeem neemt. Wat kan je in mijn geval dan doen? Twee dingen! Je kan wachten en als alles in kannen en kruiken is en dan kan je dat systeem kopen, maar ik kan je garanderen, dan betaal je er ook naar. Research-kosten, marketingkosten, winsten... het moet allemaal meebetaald worden en dat terwijl je maar bij één leverancier terecht kunt. Monopolie en dus dúúr! En toen hoorde ik toevallig van een van mijn vissers dat er ook Chinezen met zo'n systeem leuren. Die jongen was dat toevallig te weten gekomen. Wel, dan ga ik aan de slag. Ik begin te faxen, te schrijven en te telefoneren en ik wil weten hoever ik daarin geraak. En de wagen gaat aan het rollen. En opeens zit ik in China! En daar nodig ik dan die Chinezen uit om ook eens naar België te komen. Dat ze maar eens bewijzen dat hun systeem ook hier werkt. Maar intussen hoest ik wel voor al die reisjes op. Heel die grap zal me al gauw 200.000 frank kosten. Misschien kan ik daar subsidies voor krijgen, maar dan moet ik eerst nog twaalf maanden papieren invullen en daar heb ik geen tijd voor. En nu is het als volgt: als het meevalt dan heb ik hier een eigen systeem om elektrisch te vissen en als het tegenvalt dan heb ik tenminste eens China gezien!'*

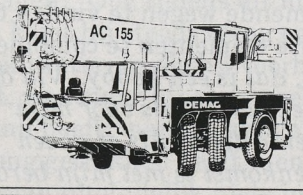
Flor Vandekerckhove

Verheye Joël n.v.

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



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



Lijst officiële benamingen voor visserijprodukten verschenen

In het Belgisch Staatsblad verscheen enkele weken geleden het KB over de benamingen van verse en verwerkte visserijprodukten (1) bestemd voor menselijke voeding. Het besluit treedt in werking twee maanden na publikatie, dat is begin oktober.

Het is een lange lijst van vissen, schaal-, schelp- en weekdieren en afgeleide produkten. Het KB bepaalt onder welke benaming produkten *voortkomend van de visvangst als van de teelt, in levende, verse, gekoelde, bevroren of diepgevroren toestand, in hun gehele staat of in delen, gemalen, gehakt, geportioneerd, gekuist of gefileerd* mogen te koop aangeboden worden. Ook produkten die één of meer behandelingen hebben ondergaan (koken, stomen, braden, bakken, roosteren, fruiten, paneren, zouten, drogen, vriesdrogen, aanzuren, marineren of roken) vallen onder het besluit.

Wanneer deze visserijprodukten onder een verkoopbenaming in België op de markt worden gebracht mòet dit gebeuren onder de naam uit de lijst. Op enkele uitzonderingen na is er voor de courantste visserijprodukten geen probleem. Zeepaling moet worden vervangen door kongeraal, vlaswijting heet dan officieel pollak en snotolf wordt lompvis.

De lijst bevat echter niet alle bekende vissoorten. Daarvoor is een dik boek nodig. Enkele consumptievissen vonden we dan ook in de lijst niet terug: braam, lipvis en trekkersvis.

Drie landstalen

De lijst is opgemaakt in de drie landstalen (Nederlands, Frans en Duits) en bevat ook de wetenschappelijke benaming van het specimen. Bij gebruik van verschillende produkten in de grondstof dienen deze alle vermeld te worden in dalende volgorde van gewicht op het ogenblik van de verwerking.

De voorgeschreven benamingen mogen worden gepreciseerd met een plaatselijke benaming of de toevoeging van het land of streek van herkomst. Het gebruikte lettertype mag echter niet groter of opvallender zijn dan de voorgeschreven benaming, zegt het KB.

Benamingen die alleen bestaan uit een orde-, familie- of geslachtsnaam mogen worden aangevuld met een bijkomende term of samenstelling die het produkt nader omschrijft.

Voor verwerkte visserijprodukten is het gebruik van culinaire termen, namen van verwerkingsvormen of dierkundige groepsnamen toegelaten als ze voor de consument niet misleidend zijn.

Geen scampis meer

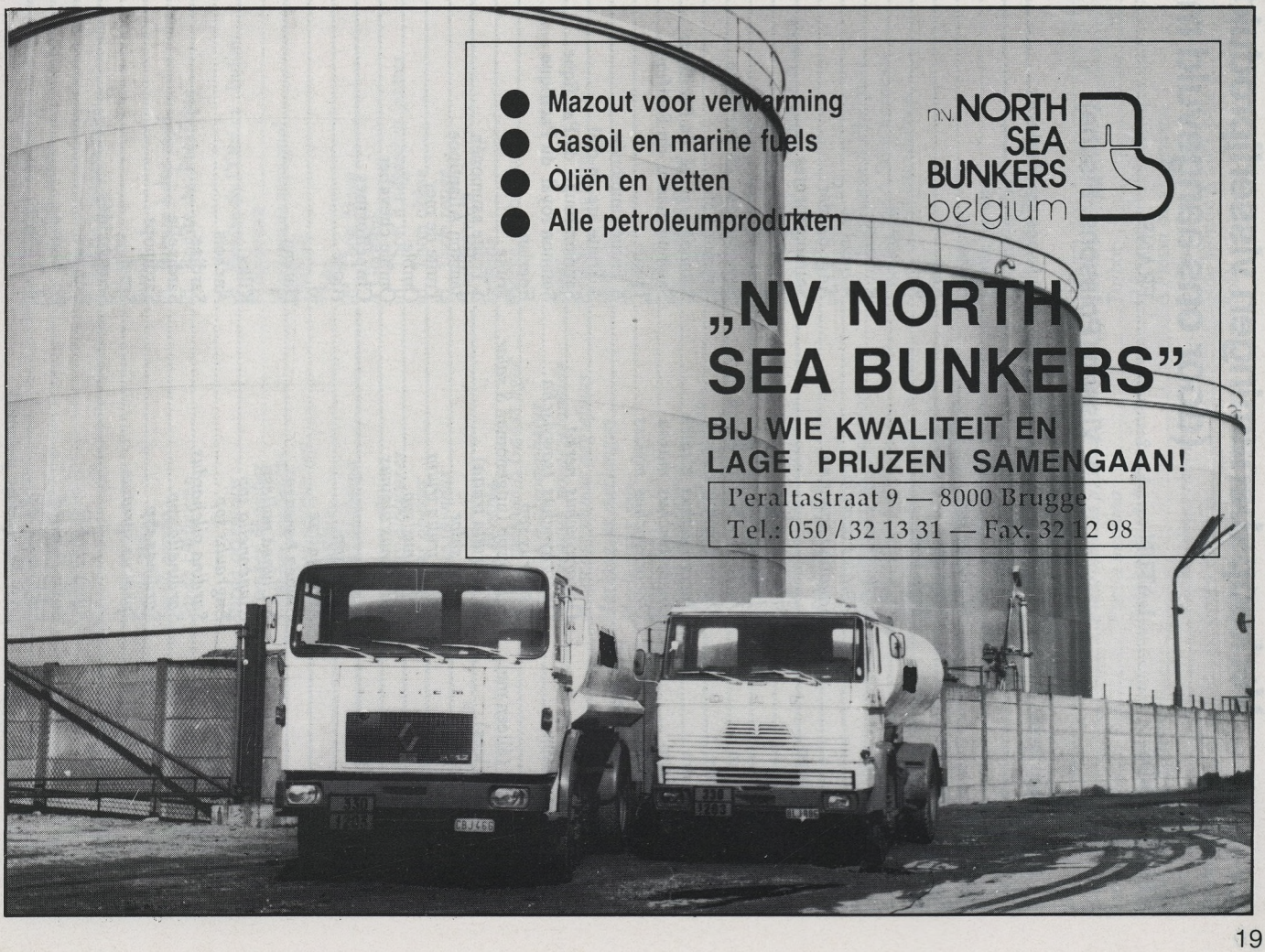
Voor produkten en hun verpakkingen is een overgangsmaatregel voorzien. Voorverpakte produkten vóór de datum van inwerkingtreding aangemaakt, krijgen een overgangsregeling van 18 maanden. Voor conserven die vóór dezelfde datum in voorraad waren bedraagt de overgangstermijn 36 maanden. Na het verstrijken van die termijn moeten alle benamingen op de verpakkingen conform zijn met de officiële lijst. Benamingen die nu courant zijn, scampis bijvoorbeeld, kunnen niet meer.

Onze lijst

HVB heeft de lijst met officiële benamingen overgenomen uit de bijlage van het KB. We publiceren de lijst in twee afleveringen. We hebben ook de Engelstalige benaming(en) opgezocht en met het nodige voorbehoud afgedrukt. (gw)

(1) KB van 22 mei 1996, BS van 7 augustus 1996.

Wie de middenbladzijden uit dit (en uit het eerstkomende) HVB scheurt, bechikt over een document dat zeer zeker nog van pas zal komen



Verkoopsbenamingen visserijprodukten, verschenen in Belgisch Staatsblad (door ons aangevuld met de Engelse benaming)

1. Vissen (Poissons, Fische)

NEDERLANDS	LATIJN	FRANS	DUITS	NEDERL.	ENGELS
1.1 Kraakbeenvissen		**Poissons cartilagineux**	**Knorpelfische**		
Haringhaai	*Lamna spp.*[1]	Requin-taupe	Heringshai	Haringhaai	Porbeagle
		Taupe de mer			
Zandhaai	*Mustelus spp.*	Emissole	Sandhai	Zandhaai	Starry smooth hound
Rog	*Raja spp.*	Raie	Rochen	Rog	Ray
id., Vleet	*Raja batis*	Raie	Rochen	id., Vleet	Skate
		Pocheteau	Glattrochen	Hondshaai	Spotted dogfish
Hondshaai	*Scyliorhinus spp.*	Roussette	Katzenhai	Doornhaai	Picked dogfish
Doornhaai	*Squalus acanthias*	Aiquiullat	Dornhai		Δ Spurdog
Zeeëngel	*Squatina squatina*	Ange de mer	Meeregel	Zeeëngel	Monkfish
1.2 Zalmachtigen		**Salmoniformes**	**Lachsartige**		
Zilversmelt	*Argentina spp.*	Argentine	Glasauge	Zilversmelt	Silver smelt
Lodde	*Mallotus villosus*	Capalan	Lodde	Lodde	Male capelin
Roze Pacific zalm	*Oncorhynchus gorbusch*	Saumon rose du Pacifique	Pazifik Rosa-Lachs	Roze Pacific zalm	Pink salmon
Pacific keta zalm	*Oncorhynchus keta*	Saumon keta	Pazifik Keta-Lachs	Pacific keta zalm	Dog salmon
Pacific zilverzalm	*Oncorhynchus kisutch*	Saumon argenté du Pacifique	Pazifik Silberlachs		Δ Chum salmon
Pacific masouzalm	*Oncorhynchus masou*	Saumon masou du Pacifique	Pazifik Masulachs	Pacific zilverzalm	Coho salmon
Forel, Δ zalmforel en	*Oncorhynchus mykiss*	Truite	Forelle	Pacific masouzalm Masou salmon	
Δ Regenboogforel (alleen met		Δ Truite saumonée	Δ Lachsforelle	Forel, zalmforel	Trout
zalmkleurig visvlees)		Δ Truite arc-en-ciel	Δ Regenbogenforelle	Δ Regenboogforel	Rainbow trout
Pacific rode zalm	*Oncorhynchus nerka*	Saumon rouge du Pacifique	Pazifik Rotlachs	Pacific rode zalm	Sockeye salmon
Pacific koningszalm	*Oncorhynchus tsawytscha*	Saumon royal du Pacifique	Pazifik Königslachs	Pacific koningszalm King salmon	
Spiering	*Osmerus spp.*	Eperlan	Stint	Spiering	Smelt
Forel, zalmforel (alleen met	*Salmo spp* (uitgenomen *S.salar*,	Truite	Forelle		Δ Schrapper
zalmkleurig visvlees)	*en S. trutta trutta*)	Δ Truite saumonén	Δ Lachsforelle	Forel, zalmforel	*Trout*
Atlantische zalm	*Salmo salar*	Saumon Atlantique	Atlantischer Lachs	Atlantische zalm	Atlantic salmon
Zeeforel	*Salmo trutta trutta*	Truite de mer	Meerforelle	Zeeforel	Sea trout Δ Salmon trout
Bronforel	*Salvelinus spp.*	Omble	Saibling	Bronforel	Brook trout
id., Riddervis	*Salvelinus alpinus*	Omble chevalier	Wandersaibling	id., Riddervis	Charr
1.3 Haringachtigen		**Clupéiformes**	**Heringsartige**		
Elft	*Alosa spp.*	Alose	Maifisch	Elft	Allis shad
id., Fint	*Alosa fallax*	id.	id., Finte	id., Fint	Twaite shad
Haring	*Clupea harengus*	Hareng	Hering	Haring	Herring
	Δ *Clupea pallasii*				
Kilka	*Clupeonella spp.*	Kilka	Kilka	Kilka	Kilka
Ansjovis	*Engraulis spp.*	Anchois	Sardelle	Ansjovis	Anchovy
Sardien	*Sardina pilchardus*	Sardine	Sardine	Sardien	Pilchard
Sardinella	*Sardinella spp.*	Sardinelle	Sardinelle	Sardinella	Gilt sardine
Sardinops	*Sardinos spp.*	Sardinops	Sardinops	Sardinops	Sardinops
Sprot	*Sprattus sprattus*	Sprat	Sprott	Sprot	Sprat Δ Brisling
1.4 Makreelachtigen		**Scombridés**	**Makrelenartige**		
Boniet	*Auxis rochei*	Bonite	Bonito	Boniet	Bonito
id., Valse Bonito	*Auxis thazard*	id., Melva	id, Fregattmakrele	id., Valse Bonito	id., Plain bonito
id., Dwergtonijn	*Euthynnus spp.*	id., Thonine	id, Thonine	id., Dwergtonijn	id., Little tuna
	(exc. *Euthynnus pelamis*)				

id., Oost-dwergtonijn	*Euthynnus affinis*	id., Thonine orientale	id., Orientalische Thonine	id., Oost-dwergtonijn	id., Little tuna
id., Zwarte dwergtonijn	*Euthunnus lineatus*	id., Thonine noire	id., Scharze Thonine	id., Zwarte dwergtonijn	id., Little tuna
Tonijn	*Euthynnus pelamis*	Thon	Echter Bonito	Tonijn	Skipjack tuna
Δ Gestreepte tonijn		Δ Bonite à ventre rayé	Δ Thunfisch	Boniet	id., Atlantic bonito
Δ Listao (alleen ingeblikt)		Δ Listao			Δ Skipjack
Boniet	*Sarda spp.*	Bonite	Bonito		Δ Horse mackerel
id., Atlantische boniter	*Sarda sarda*	id., Bonite à dos rayé	id., Pelamide	id., Boniet van de Oostelijke Stille Oceaan	id., Pacific bonito
id., Boniet van de Ooste- lijke Stille Oceaan	*Sarda chiliensis*	id., Bonite du Pacifique	id., Pelamide des östlichen Pazifik	id., Boniet van de Indische Oceaan	id., Oceanic bonito
id., Boniet van de Indische Oc.	*Sarda orientalis*	id., Bonite de l'Océan Indien	id., Pelamide des Indischen Ozean	Makreel	Mackerel
Makreel	*Scomber scomber*	Maquereau	Makrele	Spaanse makreel	Spanish mackerel Δ Jack -,Δ
Spaanse makreel	*Scomber japonicus*	Maquereau espagnol	Spanische Makrele		Monterey -Δ Pacific -
Koningsmakreel	*Scomberomorus spp.*	Thazard	Königsmakrele	Koningsmakreel	Spotted spanish mackerel
Tonijn	*Thunnus spp.*	Thon	Thunfisch	Tonijn	Tuna
id., witte tonijn	*Thunnus alalunga*	id., Thon blanc	id., Weiszer Thun	id., witte tonijn	id. White tuna Δ Albacore tune
		Δ Germon	Δ Germon		Δ Long finned tuna Δ Pacific
id., Geelvintonijn	*Thunnus albacares*	id., Thon à nageoires jaunes	id., Gelbflossenthun		albacore
id., Grootoogtonijn	*Thunnus obesus*	id., Thon obèse	id., Grossaugenthun	id., Geelvintonijn	id. Albacore Δ Yellowfin tuna
id., Blauwvintonijn	*Thunnus thynnus*	id., Thon rouge	id., Roter Thun	id., Grootoogtonijn	id., Bigeye tunaΔ False albacore
1.5 Kabeljauwachtigen		**Gadiformes**	**Dorschfische**	id., Blauwvintonijn	id., bluefin tuna Δ tunny
					Δ horse mackerel
Lom	*Brosme brosme*	Brosme	Lump	Lom	Cusk
Kabeljauw	*Gadus morhua* Δ *Gadus ogac*	Morue, Cabillaud	Kabeljau	Kabeljauw	Cod Δ Greenland halibut
	Δ *Gadus macrocephalus*				Δ Pacific cod
Hoki	*Macruronus novaezelandiae*	Hoki	Hoki	Hoki	Hoki
Schelvis	*Melanogrammus aeglefinus*	Eglefin, Aiglefin	Schellfisch	Schelvis	Haddock
Wijting	*Merlangius merlangus*	Merlan	Wittling	Wijting	Whiting Δ Poutassou
Heek	*Merluccius spp.*	Merlu	Seehecht	Heek	Hake
Leng	*Molva spp.*	Lingue	Leng	Leng	Ling
id, Blauwe leng	*Molva dypterygia*	id., Lingue bleue	id., Blauleng	id, Blauwe leng	id., blue ling
Blauwe wijting	*Micromesistius poutassou*	Merlan bleu	Blauer Wittling	Blauwe wijting	Couch's whiting
Gaffelkabeljauw	*Phycis* Δ *Urophycis spp.*	Merluche	Gabeldorsch	Gaffelkabeljauw	Greater forkbeardΔ Forked hake
Pollak	*Pollachius pollachius*	Lieu jaune Δ Colin jaune	Pollack	Pollak	Green pollack
Koolvis	*Pollachius virens*	Lieu noir Δ Colin (lieu)	Köhler	Koolvis	Pollack
Alaska pollak	*Theragra chalcogramma*	Lieu d'Alaska Δ Colin d'Alaska	Alaska Pollack	Alaska pollak	Wall-eye pollack
Steenbolk	*Trisopterus spp.*	Tacaud	Franzosendorsch	Steenbolk	Post
1.6 Platvissen		**Poissons plats**	**Plattfische**	Hondstong Δ Witje	Whitch
Hondstong, witje	*Glyptocephalus cynoglossus*	Plie cynoglosse Δ Plie grise	Rotzunge	Tropische tong	Tropical sole
Tropische tong	*Cynoglossus spp.*	Sole-langue Δ Sole tropicale	Tropische Zunge	Lange schar	Long rough Δ American plaice
Lange schar	*Hippoglossoides platessoides*	Balai Δ Plie canadienne	Doggerscharbe	Heilbot	Atlantic halibut
Heilbot	*Hippoglossus hippoglossus*	Flétan	Heilbutt		Δ Pacific halibut
	Δ *Hippoglossus stenolepsis*			Scharretong	Megrim
Scharretong	*Lepidorhombus spp.*	Cardine	Migram	Schar	Dab
Schar	*Limande spp.*	Limande	Kliesche	Tongschar	Lemon sole
Tongschar	*Microstomus kitt*	Limande-sole	Limande		
	Δ *Microstomus pacificus*				
Bot	*Platichthys flesus*	Flet	Flunder	Bot	Flounder
Schol, Pladijs	*Pleuronectes platessa*	Plie Δ Carrelet	Scholle	Schol Δ Pladijs	Plaice
Tarbot	*Psetta maxima*	Turbot	Steinbutt	Tarbot	Turbot
Zwarte heilbot	*Reinhardtius hippoglossoides*	Flétan noir	Schwarzer Heilbutt	Zwarte heilbot	Greenland halibut
Δ Groenlandse heilbot [2]		Δ Flétan du Groënland		Δ Groenlandse heilbot [2]	
Griet	*Scophthalmus rhombus*	Barbue	Glattbutt	Griet	Brill
Zandtong	*Solea lascaris*	Sole blonde Δ Sole-pôle	Sandzunge	Zandtong	Sand sole
Tong, Zeetong	*Solea solea*	Sole	Seezunge	Tong	Sole

lijst vervolgt in eerstkomende editie van HVB

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.

NEDERLAND

Scheepswerven zitten goed in de orders

Sinds de jaren zeventig hebben de Nederlandse werven voor zeeschepen er nooit zo goed voorgestaan. Uit het jaarverslag 1995 van de *Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie* (VNSI) blijkt dat de orderportefeuilles voor 27 maanden werk bevatten. Een werkvoorraad van 20 maanden geldt in de Nederlandse scheepsnieuwbouw als ondergrens.
Vorig jaar hebben ze in Nederland een record aan orders verworven voor een waarde van 2,15 miljard gulden (38,7 miljard frank).
Daarentegen gaat het niet goed in de sector scheepsherstellingen. De voorbije jaren zat de activiteit al op een laag niveau en vorig jaar ging het nog minder goed. Er werden voor 25 miljoen gulden (450 miljoen frank) scheepsherstellingen uitgevoerd. Deze situatie leidde tot heel wat banenverlies.

FRANKRIJK

Staatsrederij CGM staat te koop

De privatisering van de Franse staatsrederij *Compagnie Générale Maritime* (CGM) die vorig jaar in het vooruitzicht werd gesteld gaat door. De onderneming heeft twee jaar na elkaar forse verliezen geleden. De Franse staat is bereid tot een kapitaalinjectie van 6,7 miljard frank om de rederij te ondersteunen. De Europese Unie zou de subsidiëring onder welbepaalde voorwaarden toelaten. De overnemer moet zich ook houden aan opgelegde criteria, o.m. inzake werkgelegenheid en de bediening van de Franse overzeese gebieden.

BELGIE

Het land wordt groter

België krijgt een *Exclusieve Economische Zone* (EEZ) in de Noordzee, ruim drie keer zo groot als de oppervlakte van de huidige territoriale wateren. Daardoor zal de oppervlakte van België beduidend groter worden. Binnen twee jaar hoopt de regering zover te zijn. De EEZ van België zal ongeveer de oppervlakte hebben van het huidige continentaal plateau. Concreet betekent het dat de noordelijke zonegrens precies halfweg tussen Groot-Brittannië en de Belgische kust zal liggen.
Sinds het VN-verdrag van Montego Bay (Jamaica) dat de 'Rechten van de Zee' bepaalt, kunnen oeverlidstaten zogenaamde EEZ's inrichten. In deze gebieden mogen lidstaten allerlei rechten inzake visserij en andere economische exploitatie laten gelden.
Nochtans verwacht men niet dat de nieuwe regeling veel verandering voor de Belgische vissers zal teweeg brengen. Men hoopt daarentegen wel efficiënter te kunnen optreden tegen vreemde milieuvervuilers die tot nu toe vrij ongenaakbaar zijn omdat nu alleen maar kan opgetreden worden tegen degenen die binnen de Belgische territoriale wateren schadelijke stoffen lozen. Wie daarbuiten vervuilt kan wel aangeduid worden, maar meestal blijft dat dan wel zonder gevolg omdat het vreemde vlaggeland terzake meestal heel *soepel* is.

ANTWERPEN

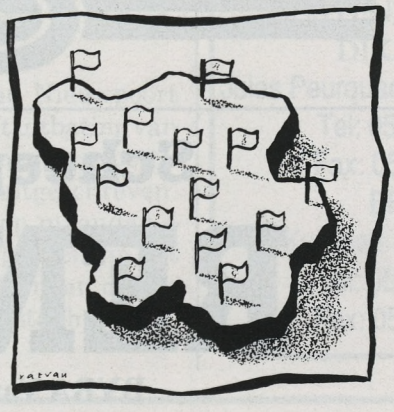
Portival

De Antwerpenaars willen de haven 'dichter bij de mensen' brengen. Daarom werd daar de vzw *Portival* opgericht. Jaarlijks zal deze vereniging een soort havenfeestprogramma uitwerken. Volgend jaar wordt alvast van start gegaan met een Portival-weekeinde op 9, 10 en 11 mei: muziek op de Schelde, kunst op de onderkant van de ophaalbruggen en natuurlijk een vuurwerk.
Maar daarmee is het niet afgelopen. Ook de rest van het jaar zal Portival ervoor zorgen dat een en ander in de haven te doen is voor hetgeen we als de gewone mens zouden kunnen omschrijven. Om de vier jaar zal Portival zichzelf zelfs overtreffen met havenfeesten die over maar liefst 90 dagen gespreid worden.

EUROPA

Scheepvaartgrootte

Op het einde van 1995 voeren er 5.468 schepen onder een vlag van de Europese Unie. Dat was goed voor 13% van de wereldtonnage. Deze cijfers houden evenwel geen reke-



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

ning met de uitgevlagde schepen. Wanneer bij de EU-vlaggen ook nog eens de 'vreemde' schepen geteld worden die wel degelijk onder controle van Europese rederijen varen dan komt men al tot 10.459 schepen of 31,2% van de wereldtonnage. Meer dan 90% van het totale handelsverkeer met derde landen en meer dan 35% van het interne EU-verkeer verloopt trouwens via het zeevervoer.
In 1995 stelde de sector om en bij de 200.000 EU-onderdanen als zeevarenden te werk. Daarvan werden er 129.000 aangemonsterd op EU-schepen en 74.000 op schepen onder andere vlaggen. Op een bredere schaal bekeken wordt de totale tewerkstelling in de maritieme sector op 2 miljoen mensen geschat.

POLEN

Steun voor havens

De Wereldbank heeft de drie belangrijkste havens van Polen een lening van 67 miljoen US$ toegekend. Daarmee moeten moderniseringswerken worden uitgevoerd. Gdansk, Gdynia en Sczecin hebben de lening gekregen voor zeven jaar, maar moeten de erste vijf jaar niets terugbetalen. 55% van de Poolse buitenlandse handel verloopt via de havens van dat land. In 2005 zal dat zelfs 65% zijn en de drie begunstigde havens nemen daarvan 95% voor hun rekening.

INTERNET

HTTP:// WWW.ZEEBRUGGEPORT.BE

Wie dit titeltje niet begrijpt moet dringend iets aan zijn algemene ontwikkeling doen. Maar al degenen die een computer hebben (iedereen dus) en een telefoon (iedereen dus) en al degenen die van plan zijn een modem te kopen (iedereen dus) en zich een aansluiting op internet aan te schaffen... wel, al deze mensen begrijpen dat bovenstaand titeltje naar een site (spreek uit: saait) verwijst. Surfers op Internet kloppen de combinatie die in het titeltje vermeld wordt in op hun toetsenbord en worden meegenomen over de digitale snelweg tot ze in de Zeebrugse haven terecht komen. Daar wordt dan getracht alle facetten van de haven te belichten. Van zodra het systeem volledig op punt staat en dagelijks bijgehouden wordt zal niet alleen algemene informatie gegeven worden (geografische ligging, nautische toegankelijkheid, economie, organisatie, hinterlandverbindingen, scheepvaartlijnen, faciliteiten) maar ook dagdagelijkse berichten... Je vindt er de namen van de agenten, operators, bestemmingen, rederijen, havenbedrijven. Wie meer over specifieke bedrijven wil weten kan soms ook al op Internet terecht. Zo heeft o.a. ECS European Containers nv een eigen site (http://www.ecs.be), wie foto's van schepen wil bekijken die de Zeebrugse haven aandoen, tikt http://www.flanderscoast.be/business/publi/nl/a/apzi/apzi_n.htm. Wie ook iets over andere Vlaamse havens wil weten, moet het elders zoeken en wel op http://www.-vlaamse havens.be.

Renaud steeds bereikbaar: semafoon 07 / 32 99 57 1

Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre- Devinck

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

Te Knokke-Heist overleed op 8 juli 1996, na een smartelijk ongeval, aspirant-schipper ter visserij Wies Michel Renatus Bracke (° Gent, 19 januari 1996). Deze oudleerling van K.W. Ibis was lichtmatroos aan boord van de Z 53. De begrafenisplechtigheid greep plaats op 13 juli. De asverstrooiing op zee greep plaats in intieme kring.

In Oostende overleed op 26 juli gewezen vislosser Roland Vanhoecke, schoonvader van BTB-secretaris Ivan Victor. Roland Vanhoecke (°4 januari 1940) werd begraven op 1 augustus.

Eveneens in Oostende overleed op 5 augustus vislosser op rust Remi Maes (° Bredene 12 maart 1909). Hij werd begraven op donderdag 8 augustus.

We vernamen het overlijden van Robert Van De Wouwer, echtgenoot van mevrouw Georgette Desmit. Van De Wouwer (°29.09.1918 - †11.08.1996) was werktuigkundige ter zeevisserij en bij dragages Decloedt & Fils op rust. De begrafenisplechtigheid greep plaats op 16 augustus in de St.-Antoniuskerk op de Oostendse Vuurtorenwijk.

Op zaterdag 24 augustus werd oud-schipper ter zeevisserij Maurice Cloet begraven. Hij overleed in het zeemanstehuis Godtschalck.

In Oostende overleed op 24 augustus Georges Serru (67), gewezen zaakvoerder van de Oesterputten Zoete en zaakvoerder van een bekende mossel- en schaaldierenhandel aan de Vindictivelaan in Oostende.

Activiteitenkalender voor vissers

SEPTEMBER

2-8 *Nationale Mosselweek* in Nederland
3-6 *Baltexpo '96* in Gdansk (Polen)
3-8 *HISWA te Water*, watersportbeurs in IJmuiden
3-8 *Amsterdam Seaport Boat Show* in haven Amsterdam
8-11 *Intercool*, vakbeurs voor diepvries in Düsseldorf (Duitsland)
9 Persvoorstelling van de muziekcassette 'Oude Vlaemsche liedjes' van de bekende Frans-Vlaamse folkgroep Joël en Klerktje. In het Estaminet De Peerdevisscher op het binnneplein van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke (19,30 uur)
15 *Garnaalpelwedstrijd* op de Visserskaai in Oostende
18-21 *Icelandic Fisheries Exhibition* in Reykjavik (IJsland)
22 *Garnaalfeesten* in Boekhoute

NIEUWPOORT

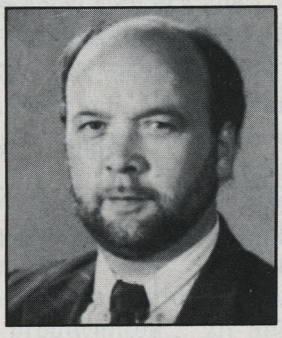
Visverkoopstand langs havengeul

Het stadsbestuur van Nieuwpoort heeft een concessie tot uitbating van een verkoopstand van visproducten langs de havengeul uitgeschreven. De offerten worden op maandag 4 november om 19 uur geopend in het stadhuis. Meer inlichtingen op het secretariaat van het stadhuis (tel. 058-22.44.61).

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

BTB

Secretaris
Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND

ABVV

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

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene

32.08.08
TAXI
Bredene Oostende

Eric Van Rompuy:

Het aantal vaartuigen is bijkomstig

Ingevolge de herziening van het meerjarig oriëntatie-programma (MOP) voor de periode 1993-1996, goedgekeurd bij beschikking van de Commissie van 22 november 1993, moet de Belgisch-Vlaamse vissersvloot op 31.12.1996 zijn teruggebracht tot een totale capaciteit van 20.914 BRT en een vermogen van 67.857 kW zals weergegeven in navolgende tabel:

'Waar gaan we naartoe?' is de Vrije Tribune van HVB. Wie aan het debat over de toekomst van de Vlaamse visserij wil deelnemen stuurt een bijdrage naar HVB, p/a Dorpstraat 121 te 8450 Bredene. Tel/fax: 059 / 32 55 59.

Segment	Doel. 31.12.95 BRT	KW	Situatie 31.12.95 BT*	kW	Doel. 31.12.96 BRT*	kW
Staande wantvissers Boomkorvaartuigen	Niet gekwantificeerd		20.934	62.471	19.744	63.987
Demersale trawlers			1.734	4.051	1.170	3.870
Totaal	22.204	69.858	22.668	66.521	20.914	67.857

* BRT: Bruto Register Ton (wijziging van meeteenheid) = BT + 8,3% BT (20.914 BRT = 22.654 BT)

De doelstellingen worden dus uitgedrukt in vermogen en capaciteit. Dit zijn absolute bodemgrenzen voor de leefbaarheid van de visserijsector in Vlaanderen.

Met hoeveel vaartuigen dit wordt gerealiseerd is van secundaire orde, ook al heeft mijn federale Collega bij de EU bedongen dat een 'minimum vitalis' van 150 vaartuigen zou aanvaard worden ten behoeve van de globale sector (aan- en afvoer inbegrepen). Voor mij is het van essentieel belang dat binnen de voor ons land toegestane capaciteit en vermogen op een zo rendabel mogelijke manier kan gevist worden.

Het absoluut vasthouden aan een ondergrens van 150 vaartuigen (de huidige officiële toestand) zou binnen de grenzen van kW en BRT elke dynamiek ontnemen voor de evolutie van de vloot. Er dient opgemerkt dat van de 150 vaartuigen die voorkomen op de lijst van Belgische vaartuigen van het jaar 1996 (een uitgave van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart) er een 20-tal zijn die niet langer op een economische wijze in de sector aktief zijn.

Eric van Rompuy: Binnen de grenzen van pk en kW zo rendabel mogelijk vissen. (foto gw)

Eric Van Rompuy,
Vlaams minister van economie, KMO, landbouw en media

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Het MOP kennen we al; nu alleen nog een VLAMOP

Waarom het aantal vaartuigen er wel degelijk toe doet

IN HET VLAAMS parlement lieten Joachim Coens, Jean-Marie Bogaert en Jacky Maes een 'visserijmotie' goedkeuren waarin o.a. vermeld wordt: *'Rendabiliteitsverhoging is een prioriteit wil de visserij overleven. Een ondergrens van 125 vaartuigen is dan ook absoluut noodzakelijk'*. Deze zinnen zijn merkwaardig. Ze koppelen rendabiliteit en minimum aantal vaartuigen aan elkaar. Dit is niet evident. In de visserij zijn er immers die een rendabiliteitsverhoging verwachten van een verdere beperking van het aantal vaartuigen ('Hoe minder hoe beter'). Anderzijds valt het getal 125 op, vooral omdat de indieners eerst 150 naar voor geschoven hadden. Het was de minister zelf die ervoor zorgde dat het aantal in laatste instantie tot 125 vaartuigen teruggebracht werd.
Maes stelde daarover een vraag. Het antwoord van minister Van Rompuy wordt op voorgaande bladzijde afgedrukt. De redenering is duidelijk: het komt erop aan dat *'binnen de voor ons land toegestane capaciteit en vermogen op een zo rendabel mogelijke manier kan gevist worden'*. Van Rompuy is de mening toegedaan dat het getal 150 daarbij een last is.
Dat de minister niet origineel is in zijn benadering ligt eigenlijk in de lijn van de verwachtingen. Hetgeen hij zegt werd voor hem in december vorig jaar al door de *Raadgevende commissie voor de visserij* geformuleerd. Maar wil van Rompuy wel een Vlaamse visserij behouden? Daarover moeten we het toch eens hebben.

SINDS DE BELGISCHE staat gefederaliseerd werd, is het er voor de inwoners van dit land niet eenvoudiger op geworden. Dat geldt ook voor de vissers. Niet alleen worden deze geconfronteerd met een Europese Unie (EU) die oplegt hoeveel er gevist mag worden (quota) en hoe groot de vloot mag zijn (Meerjarig Oriëntatieplan, MOP), ze krijgen ook nog met de beslissingen van de federale regering (minister Pinxten) te maken èn met de visie van de Vlaamse regering (minister Van Rompuy). Dat de ene administratie daarbij de andere tegenspreekt en in de weg staat is onder insiders genoegzaam bekend. Dat wordt overigens ook duidelijk in het antwoord dat Van Rompuy hiernaast geeft.

Emma, Karel, Eric...

De Unie wil de Europese visserijcrisis oplossen door de overcapaciteit aan vissersvaartuigen weg te werken. Het MOP III van de EU beperkt de Vlaams-Belgische vloot daarom tot een (boven)grens van 20.914 BRT en 67.857 pk. De Unie is niet geïnteresseerd in het aantal vaartuigen dat daarmee aan de slag geraakt. In theorie mag dat één enkel (reuze)vaartuig zijn, maar duizend sloepen is, wat Europees Commissaris Emma Bonino betreft, net zo goed. Overigens: wil België haar vissersvloot bijvoorbeeld gewoon opdoeken, dan vormt dat voor de EU evenmin een probleem.
Maar de federale Belgische regering heeft indertijd, bij monde van de toenmalige minister van landbouw Bourgeois, laten weten dat de natie er wel degelijk op staat dat België over een vissersvloot beschikt. Daar hadden de verenigde visserijministers van de EU wel oren naar en daarom lieten ze toe dat de (eerst nòg lagere) MOP III-cijfers naar boven toe aangepast werden.
De nieuwe Belgische federale minister (Karel Pinxten) aanvaardt de (nu dus nieuwgeformuleerde) Europese MOP-opdracht even goed als zijn voorganger, maar stelt in het kader van de voorbereidende gesprekken van MOP IV dat België toch minstens 150 vissersvaartuigen nodig heeft om over een vloot te kunnen spreken.
En nu de Vlaamse regering. Minister Eric Van Rompuy aanvaardt op zijn beurt de opdracht van de EU, maar zijn visie wijkt toch af van deze van collega Pinxten. Welke gevolgen de sanering voor *'de globale sector (aan- en afvoer inbegrepen)'* heeft is minder belangrijk. Voor hem komt het erop aan dat de vloot binnen de opdracht van de EU zo rendabel mogelijk ter visvangst trekt. Liever minder maar dan wel rendabelere vaartuigen, zo kan je zijn stelling samenvatten.

Post-industrieel

Een kat zou er haar jongen niet meer in terugvinden. Het wordt tijd dat we de dingen eens van op afstand bekijken. Wie wil begrijpen wat zich in de visserij afspeelt moet in de eerste plaats goed om zich heen blijven kijken.
De boeren, de tuinders, de industriële producenten... zij allen ondervinden wat ook de vissers vandaag meemaken. De crisis van de visserij staat niet op zichzelf, ze is maar een onderdeel van hetgeen zich in héél de maatschappij voordoet.
In grote trekken komt het hierop neer. De moderne visserij heeft zich ontwikkeld in een *agrarische samenleving* die inmiddels baan heeft moeten ruimen voor een *industriële maatschappij*... die op haar beurt op haar laatste benen loopt. Bliksemsnel gaan we nu naar een situatie die *'post-industrieel'* wordt genoemd. Wat kunnen we dienaangaande stellen?
- aan deze gang van zaken is niet te ontsnappen;
- de ontwikkelingen die we meemaken zijn lang niet voltooid;
- de verschuivingen zijn enorm.

We moeten niet zover in de tijd teruggaan om te zien dat bijna de helft van de werknemers in België in de primaire sector (landbouw) te werk gesteld was. Maar dat is nu voltooid verleden tijd. Nà 1950 zijn er in België al 67% minder boerderijen te tellen. De jongste veertig jaar heeft er dan ook een massale uittocht van arbeidskrachten uit de landbouw plaatsgevonden (-84%).
(1) Dat is geen typisch Belgisch ☞

fenomeen. Het doet zich voor in alle westerse economieën. In Nederland bijvoorbeeld was in 1849 ook 44,1% van de werknemers in de landbouw te vinden, in 1930 was dat 20,6%, in 1965 nog 8,6% en in 1988 nauwelijks 5%. (2)

De agrarische maatschappij moest dus baan ruimen voor de industriële. Die was maar een kort leven beschoren. Halverwege de zestiger jaren waren er immers al meer mensen te werk gesteld in de *dienstensector* dan in de industrie. De industrie werd — en dat gaat vandaag in volle kracht verder — marginaal ten aanzien van de derde pijler van de economie, de dienstensector (waartoe zowel de *tertiaire sector* [handel, horeca, transport- en communicatiemedia, bank- en verzekeringswezen] als de *kwartaire sector* [welzijnswerk, gezondheidszorg, post en openbaar bestuur...] gerekend wordt). In Nederland bijvoorbeeld neemt het aandeel van de tertiaire en de kwartaire sector samen ongeveer 70% van alle werkgelegenheid zijn rekening. (3)

Overigens is het zo dat ook in de dienstensector enorme veranderingen plaatsgrijpen: vraag het maar aan de bankbedienden, de transporteurs, de spoorwegarbeiders enzovoort.

Al deze veranderingen, die leiden naar de zogenaamde postindustriële maatschappij, worden veroorzaakt door de altijd maar voortgaande ontwikkeling van de techniek enerzijds en door de verplaatsing van productiesectoren naar de ontwikkelingslanden anderzijds.

Hetgeen zich in de visserij voordoet is dus geen geïsoleerd verschijnsel. Bovenstaand lang verhaal maakt duidelijk dat ook de landbouw en de industrie in het westen ineengestort is... en nog verder ineenstort. Met de visserij is het niet anders.

De 'visproductie' verplaatst zich — net als de landbouw en de industrie — van de 'industriële' wereld naar de ontwikkelingslanden. Niet alleen zijn daar de cijfers van de Wereldvoedselorganisatie (FAO) om dat te bewijzen (4), ook de hier veelgehoorde klachten over massale visinvoer uit niet-EU landen wijst in die richting. Dat de verschuivingen sociaal 'moordend' zijn, mag dan weer blijken uit de gewelddadige acties van de Franse vissers die als protest de Parijse vismarkt kort en klein sloegen: een daad van radeloze mensen.

De verplaatsing van de produktie naar ontwikkelingslanden ('oostbloklanden' mogen daar ook bij gerekend worden) is ook in de visserij slechts één element waardoor de vloot krimpt. Ook bij ons speelt de tweede factor volop, ook in de visserij ontwikkelt de techniek zich voortdurend. Eén Vlaamse visser vangt vandaag dan ook merkelijk meer dan zijn collega dertig jaar geleden. Wanneer we de aanvoer van vis en visprodukten door Belgische vaartuigen in België bekijken in 1960 en de cijfers vergelijken met deze van 1990 dan zien we dat een visser in 1960 gemiddeld goed was voor een produktie van 27,40 ton; in 1990 was dat cijfer gestegen tot 36,41. (5)

Om duidelijk te maken wat er met de produktiviteit in de loop van de tijd gebeurt, volstaat het te constateren dat de techniek van de moderne treiler produktiever is dan deze van de stoomtreiler, waarop uiteraard ook al veel efficiënter gewerkt werd dan op de zeilschepen. De vooruitgang van de techniek mag dan normaliter al minder spectaculair verlopen dan in dit voorbeeld, ze is er niet minder reëel om.

Overleven

Hoe wordt in de bedrijven op al deze onstuitbare ontwikkelingen gereageerd, in de land- en tuinbouw bijvoorbeeld? Enerzijds wordt het aantal ondernemingen beperkt. Waarom zouden we hier nog dure tomaten produceren als de handel (en dus de consument) ze elders goedkoper kan aanschaffen?

Dat deze produktiebeperking ook in Vlaanderen met sociale catastrofes gepaard gaat, is bekend. De protesten van de Vlaamse tuinders tegen de buitenlandse invoer liggen immers nog vers in het geheugen. Miserie, want onze economie ontwikkelt zich niet volgens een onderling aanvaard plan, waarbij bijvoorbeeld onder kwekers afgesproken wordt dat de tomaten vanaf een zeker moment in Spanje en Marokko geproduceerd worden, maar niet voordat de Vlaamse telers zich omgeschoold hebben tot pakweg wafelbakkers. Neen, dat gebeurt in een keiharde concurrentieslag die door sommigen wel eens de *'rat race'* genoemd wordt.

Waarom zijn er dan landbouwers die desondanks in de sector actief blijven? Is dat omdat de boer altijd maar voortploegt? Neen. De verliezers-landbouwers mogen dan vooral in België (of in het ontwikkelde westen) te vinden zijn, niet àlle Belgische boeren gaan hierin ten onder. ☞

Sommigen gaan met succes de internationale concurrentiestrijd aan door te investeren in de meest vooruitstrevende technologieën. Die kosten echter zoveel geld dat — wil men de zaak rendabel houden — het noodzakelijk is tegelijk de produktie op te drijven. Een modern tuinbouwbedrijf bijvoorbeeld is maar leefbaar als de produktie vele keren groter is dan hetgeen enkele jaren geleden nog de norm was. Ook al omdat de landbouwgrond in België beperkt is komt deze verhoging vooral uit een grotere produktiviteit per vierkante meter. Het is niet dat ik er iets van weet, maar we kunnen haast met zekerheid stellen dat een appelboom vandaag meer vruchten moet produceren dan twintig jaar geleden. De Belgische boer die overleeft is er dan ook een die niet alleen de resterende grond ingepikt heeft, hij is er bovendien in geslaagd op één vierkante meter méér te produceren dan zijn falende collega's ooit voor mogelijk hielden. In de visserij is het niet anders. Uit het hoger reeds aangehaalde rapport van de *bijzondere raadgevende commissie voor de visserij* blijkt dat er in 1960 een Vlaamse vissersvloot van 412 eenheden actief was en dat er daarvan in 1990 nog maar 201 overschoten. De vloot was in die tijdspanne meer dan gehalveerd. Uiteraard was daardoor de totale produktie gedaald, maar de *produktiviteit* per schip was duidelijk gestegen. Per vaartuig haalden de vissers in 1960 slechts 115,45 ton vis uit zee, in 1990 was dat cijfer 153,06 geworden. Niet verwonderlijk, want de vaartuigen waren in 1990 krachtiger dan tevoren, een evolutie die zich tot vandaag doorzet. (6) Zoals de appelbomen van de fruittelers vandaag krachtiger zijn dan voorheen, zo is het ook met de vissersvaartuigen.

Nog meer?

Het is in die context dat de roep van talrijke reders moet verstaan worden om de door de Belgische regering opgelegde grens van 1.200 pk per vaartuig te doorbreken. De redenering van de voorstanders — die wellicht in Van Rompuy een medestander vinden — luidt in zijn zuiverste vorm als volgt: om te overleven moeten we deelnemen aan de internationale concurrentiestrijd. Om daaraan deel te nemen moeten we de modernste technologie aan boord halen. Om die te kunnen betalen moeten we grotere besommingen maken. Om die te maken moeten we meer vis aanvoeren. Daarvoor moeten we krachtiger schepen hebben... en dus moet de 1.200 pk-grens doorbroken worden. (7)
In dezelfde zin moet ook de 'aanpassing' van de onderste grens van minister Van Rompuy begrepen worden: *'Het absoluut vasthouden aan een ondergrens van 150 vaartuigen ... zou binnen de grenzen van kW en BRT elke dynamiek ontnemen voor de evolutie van de vloot'.* 150 betekent immers dat kracht en grootte (pk en kW) van de totale vloot over al die vaartuigen gespreid worden. De ijzeren wet van de rendabiliteit daarentegen zegt dat je die beter verdeelt over minder vaartuigen.

Spijtig van die quota

Boeren, industriearbeiders en vissers: allemaal in hetzelfde straatje. Toch zijn er belangrijke verschillen tussen visserij en landbouw, tussen visserij en industrie. De (landbouw)grond mag beperkt zijn en de grondstoffen voor de industrie niet onuitputtelijk, de visgronden zijn nu wel bijzonder leeg, de vis wordt al te schaars. Niets wijst erop dat dit zal verbeteren, integendeel. De FAO voorspelt dat er tegen het jaar 2000 wereldwijd maar liefst 25 miljoen ton vis te weinig zal zijn. (8) Dat betekent dat (ook) de Vlaamse vloot in de toekomst *steeds meer* met het fenomeen van de quota geconfronteerd zal worden. Op lange termijn is de ontwikkeling naar steeds grotere en sterkere — nu rendabele! — boomkortreilers dan ook een zeer slechte zaak. Ook die dure en grote vaartuigen zullen in de toekomst immers over te weinig visrechten beschikken om het jaar rond te vissen. Dat kunnen wij vandaag al weten. Ook zij zullen dan aan de kant liggen... en daar verschrikkelijk veel geld liggen kosten. Meer zelfs: de quotaregeling zal niet alleen nijpender worden, ze zal uiteindelijk vervangen worden door een alomvattend systeem waarbij energieverslindende productiemiddelen (grote boomkorvaartuigen!) extra belast worden. Met andere woorden: hetgeen vandaag rendabel is, is morgen een blok aan het been. Dat is overigens nu al zichtbaar in de noodkreet van Rederscentrale-voorzitter Bart Schiltz: *'Een vloot uitbouwen die op de meest efficiënte manier de ons toegewezen quota bevist en/of het komen tot een rendabele vloot met een toekomstperspectief. (...) op het eerste zicht niet zo moeilijk, maar... De onbegrijpelijke dalingen in de vangstrechten die ons door de Europese Unie worden voorgeschoteld maken elk zinnig beleid onmogelijk. Wat gisteren (1995) een efficiënt uitgebouwde vloot, in functie van de beschikbare quota was, is het vandaag (1996) plots niet meer.'* (9) Alles laat vermoeden dat Schilz hier de achillespees van de 'rendabiliteit ter visserij' aangeraakt heeft: *de vissersvaartuigen zijn nu al te rendabel voor de natuur.* (10)

Onderste grens

Er is een tweede groot verschil tussen landbouw en visserij, tussen industrie en visserij. De aanvangregel van een religieus lied parafraserend kunnen we zeggen: *waar men gaat langs Vlaamse wegen, komt men volop koeien tegen.* De agrarische sector mag dan economisch gemarginaliseerd zijn: ze bestaat nog overduidelijk. Vlaanderen is nog steeds een land van dorpen waar de landman het dorpsbeeld bepaalt. Het mag slecht gaan met de *boerenstiel*, er werken in Vlaanderen vandaag toch nog 55.000 mensen voltijds in de landbouw. De regering weet verder dat ze nog steeds rekening moet houden met de macht van de *Boerenbond* en mocht ze daaraan twijfelen dan is er nog altijd de *'Drietand'* om met de mestkar naar Brussel op te rukken. De agrarische sector bestáát! Hetzelfde geldt voor de industrie. *Fabrimetal* bijvoorbeeld, die de patroons uit de metaalverwerkende nijverheid groepeert, komt in Brussel langs de grote poort binnen, daar waar de *Rederscentrale* langs een zijdeur toegelaten wordt (en de *Vlaamse Vissersbond* nog steeds met een achterpoortje tevreden moet zijn). En mocht premier ☞

Dehaene de Fabrimetalpoort willen sluiten dan moet hij meteen zijn ramen potdicht doen, want een betoging van de 'metalo's' zorgt in Brussel nog steeds voor bijzonder hete momenten. De 'metaal' mag dus wel met een postindustriële samenleving opgezadeld zitten, ze *is* er nog.

Anders is het met de vissers gesteld. De Vlaamse vissersgemeenschappen zijn altijd al kleine eenheden geweest, maar de hogerbeschreven evolutie heeft ze vandaag ei zo na van het maatschappelijk toneel geveegd. Wie vervolgens de mening toegedaan is dat je niet per se met velen moet zijn om luid te schreeuwen kan gelijk hebben, maar met de volumeknop van de Vlaamse vissers is ook iets aan de hand. Dat komt niet doordat de visserij uit een collectie lamme goedzakken bestaat, wel omwille van historische redenen die vroeger al uitvoerig beschreven zijn. (11)

Omdat we zo braaf zijn en zo onbeduidend klein, is het maar op de valreep dat ingezien werd dat de visserij ook een onderste grens kent, een bodemgrens waaronder men niet mag vallen, willen we nog over een visserij kunnen spreken. Het zou de Nederlandse vissers niet overkomen zijn. Nederland is een echt 'visland', met zelfbewuste, hechte vissersgemeenschappen. Daar legt een zelfzekere sector het MOP rustig naast zich neer. Maar goed, sindsdien is het ordewoord van de onderste grens in de Vlaamse visserij gemeengoed geworden.

Het is alleen maar spijtig dat er ter zake twee strekkingen zijn. Enerzijds zijn er degenen die, zoals minister van Rompuy, liever niet zien dat de onderste grens vertaald wordt in 'aantal vaartuigen'. Zij houden zich aan de EU-grenzen van pk en kW. Merkwaardig detail: in die redenering vallen ondergrens en bovengrens samen. De (boven)-grenzen die door de Unie opgelegd worden, zijn voor hen meteen de *'absolute bodemgrenzen voor de leefbaarheid van de visserijsector in Vlaanderen'* (Van Rompuy). Aan pk en kW mag dus niet getornd worden. Wat mag wel zakken? Wat mag zeker niet stijgen? Het aantal vaartuigen! Als ze daar al eens over schepen spreken dan is het steevast om het aantal naar beneden te halen. Laat ons immers niet vergeten dat de onderste grens oorspronkelijk rond 200 vaartuigen gesitueerd werd en dat Van Rompuy vandaag over nog amper 125 eenheden spreekt. Anderzijds zijn er degenen, zoals ondergetekende, die stellen dat de Vlaamse visserij momenteel te weinig vaartuigen telt om nog een toekomst te hebben. In die redenering mag het aantal vaartuigen niet meer verminderen, integendeel. Het komt er volgens hen op aan een Vlaams meerjarig oriëntatieplan (een VLAMOP als het ware) uit te werken dat een veelzijdige vloot uitbouwt; sociaal verankerd in de vissersgemeenschappen; evenwichtig verdeeld over kleine, middelgrote en grotere vaartuigen; waarop gevestigde naast gewaagde, experimentele technieken (desnoods nog onrendabel en gesubsidieerd) aan het werk zijn, en dus in staat om vlug te reageren op de gevolgen van grote quotawijzigingen, geschraagd door een 'marketingbeleid' waarin ook plaats is voor het opzoeken en ontwikkelen van *nichemarkten*, met een vlootsegment waar in kilo's gerekend wordt in plaats van in ton; met het kweken van andere sociale en ecologische verhoudingen... en ja, met méér schepen dan er vandaag geteld worden. Vandaag zijn er duidelijk te weinig vaartuigen om een originele Vlaamse visserijpolitiek uit te tekenen. Vandaag kunnen we alleen maar met man en macht zoveel mogelijk vis uit zee halen. In de visserij is het momenteel geen leven, maar overleven. En dat terwijl we weten dat de rendabiliteit van vandaag de doodsteek van morgen is.

Rendabiliteit: mijn oren!

Het gaat er niet om de rendabiliteit te negeren. Ook HVB kent het probleem (en moet bijvoorbeeld het aantal bladzijden verminderen om in de ineengeschrompelde visserij te kunnen overleven). Maar er is iets anders aan de hand. Hoe langer hoe meer lijkt het erop dat het argument van de rendabiliteit alle discussies de grond inboort. Degenen die de rendabiliteit in hun vaandel voeren lijken wel een nieuwe lichting 'geen nonsens'-mensen te zijn, de verse gasten van het gezond verstand, een nieuwe mensensoort waarvan er in de Vlaamse regering bijzonder veel exemplaren te vinden zijn.

Maar rendabiliteit heeft niets met gezond verstand te maken, rendabiliteit is wel degelijk nonsens, want echt rendabel is de Vlaamse visserij waarschijnlijk nooit geweest. De overheid heeft sinds 1830 (en daarvoor trouwens ook al) de rederijen ter visserij moeten ondersteunen. *Start- en bouwpremies, slopingpremies, goedkope leningen, vrijstellingen, rentetoelagen, goedkope diesel en soortgelijke maribeloperaties... de visserijgeschiedenis is erop gebouwd.* Er is terzake echt niets nieuws onder de zon. De visserij vraagt niet ☞

'Stel dat er in elke Vlaamse vissershaven nog één vaartuigje overblijft dat met twee man het zeegat intrekt, dan nog kan een verfomfaaide economische geest het over 'de sector' hebben.'

alleen inspanningen van de vissers, ze vraagt die ook van de gemeenschap (die daar ook iets voor terugkrijgt). Laat ons dus van de rendabiliteit geen heilige koe maken. Heel rendabel zou waarschijnlijk zijn dat we àlle vis gewoon uit Rusland invoeren. De visserij is dus niet alleen maar economie, concurrentie en rendabiliteit. De visserij is economie + politieke beslissingen (+ nog veel andere dingen, maar daar gaat het nu niet om).

Ook het vastleggen van een onderste grens is een politieke daad. Dat heeft niets met wetenschap te maken. Er is geen enkel objectief-wetenschappelijk criterium dat zegt hoeveel pk, kW of vaartuigen er nodig zijn om over een visserijsector te spreken. Stel dat er in elke Vlaamse vissershaven nog één vaartuigje overblijft dat met twee man het zeegat intrekt, dan nog kan een verfomfaaide economische geest het over 'de sector' hebben. Je moet verder ook — dat is bekend — maar met z'n tweeën zijn om *gemeenschap* te hebben; meer moet dat niet zijn. Maar dit is niet hetgeen wij voor ogen hebben: wij zien lassers aan het werk en vislossers en -verwerkers, nettenbreiers en scheepsmakelaars, vissers en scheepsbouwers, we zien visserskroegen en handelaars, we zien een ecologisch-sociaal leven dat geënt is op de jachtcultuur. Van Rompuy zal waarschijnlijk zeggen dat het juist daarom een 'must' is dat de vaartuigen rendabel ter visserij trekken. Maar het criterium van de economische rendabiliteit garandeert helemaal niet dat er een Vlaamse vloot blijft bestaan, integendeel! Stel dat we in Vlaanderen binnen de opgelegde grenzen van BRT en pk honderd vaartuigen overhouden, met krachtige motoren en supertechnologisch uitgerust; kortom een lust voor het oog van Van Rompuy. Om deze vloot desondanks rendabel te houden, bouwen we die vaartuigen natuurlijk in Spanje en bemannen we ze met Portugezen. We lossen de vangst in Groot-Brittannië en laten de herstellingswerken uitvoeren in Polen. Wellicht zal Van Rompuy dan op een geslaagde politiek terugblikken, want is hij er niet in geslaagd een zo rendabel mogelijke vloot te maken? Maar waar is dan de *Vlaamse* vloot gebleven? We spreken toch ook niet over een Vlaamse olie-industrie? En toch ken ik persoonlijk wel vijftig Vlamingen die hun geld in de oliebusiness geïnvesteerd hebben. Met andere woorden: Vlaamse visserij, dat is veel meer dan geïnvesteerd kapitaal dat moet renderen! Wie alleen economische wetmatigheden laat spelen zet gewoon de laatste Vlaamse visser bij in de collectie van het visserijmuseum. Van Rompuy zal dan de geschiedenis ingaan als de Vlaamse minister die op het einde van de XXste eeuw een punt zette achter de Vlaamse visserij.

Flor Vandekerckhove

(1) J.M. Bouquiaux, 'Evolution de l'agriculture belge et son impact sur le milieu depuis 1950', publication de l'I.E.A. n° 576, Etudes n° 69, juin 1995.
(2) Sociaal en Cultureel Planbureau, sociaal en cultureel rapport 1992. Rijswijck 1992.
(3) Bert de Vroom in 'De verdeelde samenleving. Een inleiding in de ontwikkeling van de Nederlandse verzorgingsstaat'. Leiden, 1990.
(4) 'FAO Yearbook of Fishery Statistics — Catches & Landings', Rome 1995.
(5) Berekend op basis van de cijfers van aanvoer en aangemonsterde vissers (op 31 december) van de twee betreffende jaren in 'De evolutie van de Belgische visserijsector in 1994', Centrale raad voor het bedrijfsleven, bijzondere raadgevende commissie voor de visserij, CRB 1996/234.
(6) Guido Walters, 'Steeds kleinere Vlaamse vissersvloot met steeds sterkere vaartuigen' in HVB IV 1996, p. 8.
(7) Alhoewel het bij de aanvang van dit jaar bijna zeker was dat de 1.200 pk-grens doorbroken zou worden (HVB I 1996 p. 9), werd dit punt opeens van de agenda afgevoerd. Nochtans had de Raad van Bestuur van de Rederscentrale op 20 november beslist het doorbreken van de 1.200 pk-grens principieel te aanvaarden. Naar verluidt zou de administratie van het ministerie van landbouw uiteindelijk de weg geblokkeerd hebben, en wel nadat een aantal reders buiten de Rederscentrale om bezwaar tegenover deze wijziging geuit hadden.
(8) Vandaele J., 'Visserij dreigt naar de haaien te gaan', De Morgen 14 januari 1995.
(9) Bart Schiltz, 'Editoriaal', Informatieblad van de Rederscentrale I 1996, p. 3.
(10) Gorman T., 'Fishing in the 21st Century', Fishing Boat World, augustus 1995, p. 8.
(11) Flor Vandekerckhove, 'Op- en neergang van het Oostendse vissersproletariaat', in HVB VI 1996 p. 33.

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.

Voor het eerst in 63 jaar: een opera in Het Visserijblad

La Traviata

DIT BLAD HEEFT vele zijpaadjes. Regelmatig komt er een schilder in aan bod, of een beeldhouwer. Zo nu en dan wordt er ook plaats ingeruimd voor een schrijver en sinds vorige maand wordt er een bladzijde voorbehouden aan een muzikaal spektakel aan zee. Filosofie achter al deze zij- en bokkesprongen: de vissers uit het hokje halen waarin men hen maar al te graag opgesloten houdt.
Vraag me er verder maar niets over.

IN HET AUDITORIUM van het Oostendse kursaal sijpelt het publiek binnen. Vorige maand zaten wij op dezelfde plaats om er naar de punkrockster Patti Smith te luisteren (HVB VIII 1996 p. 29). Vandaag staat La Traviata op het programma, een opera gecomponeerd door ene mijnheer Verdi. Iets anders dan Patti Smith & Friends en dat zie je meteen aan het publiek. Hier en daar wordt een grijsaard door zijn gepensioneerde kleindochters naar zijn plaats geleid, vooraan zwaait een nog oudere dame naar de zaal. Zij valt vooral op door de nerts die ze op deze snikhete avond om haar schouders hangen heeft. Aan de linkerdeur stapt een directieraadslid van dit blad het auditorium binnen. Zijn imposante verschijning neemt alle twijfels weg: hier is de crème de la crème van het burgerlijke kustleven verenigd. Dit zijn geen fans, maar cultuurdragers... en van sommigen vermoed je dat ze Verdi nog persoonlijk gekend hebben.

Eerste les opera

Regel één. Wie ooit een opera gezien heeft, weet het al: veel kans dat het verhaal nogal dunnetjes is... zeker in vergelijking met de tijd die nodig is om het verteld te krijgen. Maar dat mag geen bezwaar zijn. Een van de boeiendste hedendaagse schrijvers — ook voor vissers — is de enige tijd geleden overleden Amerikaan Charles Bukowski. Ook die verhalen zijn dunner dan zijn boeken. Hij neukt links, hij neukt rechts en drinkt zich voor de rest lazarus, maar de manier waarop hij dat vertelt is meesterlijk. Zo is het dus ook met opera.
Regel twee. Je moet je voorbereiden, anders begrijp je daar natuurlijk geen bal van. La Traviata wordt immers niet in het Nederlands vertaald en welke visser kent voldoende Italiaans om dat allemaal te volgen? Je moet dus al eens de CD beluisterd en het erbij horende boekje gelezen hebben om te begrijpen wat al die mooie Italiaanse madammen en hun kleine mannetjes daar op dat podium willen bewijzen. Kan je doen terwijl je naar de visgronden stoomt. Die stokoude mijnheer waarover ik al sprak en die nog oudere nertsdame hebben dat probleem natuurlijk niet want zij kregen de cultuur met de moedermelk mee. Eilaas, driewerf eilaas: veel kans dat jouw moeder daar toen geen tijd voor had en dus moet je er nu op late leeftijd aan werken. Cultuur is zo'n beetje als vissen: je moet ervoor afzien.
Regel drie. Je moet stilzitten. Tijdens de voorstelling worden geen aanstekers opgestoken. Naar Patti Smith roep je luid: 'We missed you, Patti!', naar La Traviata roep je helemaal niets. Wie toch uit de bol wil gaan, wacht tot wanneer de artiesten hand in hand nog eens vanachter het overgordijn komen om le-tout-Ostende te salueren. Er worden geen bisnummers gegeven. En meezingen is al helemaal uit den boze.

Het stuk

La Traviata is het verhaal van een demi-mondaine uit het Parijse leven van de negentiende eeuw. De baron die haar 'aanhouder' is maakt zich een weg in het leven door recepties, banketten en andere orgieën te bezoeken.
Violetta la traviata is natuurlijk telkens van de partij en baant zich zodoende op haar beurt een weg door het moeilijke stadsleven. Helaas wordt zij onderweg verliefd op de dichter Alfredo en samen ontvluchten ze Parijs om voortaan een eenvoudig bestaan te leiden, althans hetgeen zij zich daarbij voorstellen. Om dat buitenleven vol te houden ziet zij zich verplicht haar paarden en andere Parijse levensnoodzakelijkheden te verkopen. De vader van de dichter denkt alles van dat soort vrouwen te weten en verzoekt haar vriendelijk maar dringend ermee op te houden zijn zoon en de rest van zijn familie om zeep te helpen. Zij begrijpt het en uit liefde voor haar Alfredo legt zij zich bij de situatie neer. Ze keert terug naar Parijs waar ze weer in de gunsten van de baron komt. Alfredo daarentegen laat het er niet bij zitten en wil De Ware Liefde laten overwinnen. Hij slaagt daar uiteindelijk ook in, maar op hetzelfde moment blaast Violetta — de combinatie van tering en liefdesverdriet is immers dodelijk — haar laatste adem uit. Doek. Applaus.

Demi-mondaine

Maar wàt is een demi-mondaine? zo vragen de scheepsjongen zich nu natuurlijk af. Wel jongens, dat is een vrouw die zich laat onderhouden. Aha, een thuiswerkende echtgenote? Neen, want een demi-mondaine doet de was niet van degene die haar onderhoudt. Hij betaalt haar voor andere diensten. Aha, een hoer? Wel neen, want een demi-mondaine is iemand waarmee je wel degelijk gezien wordt, terwijl je naar de paardenrennen gaat of naar de casino's om er het fortuin van je vader te vergokken. Een demi-mondaine is iemand die eruit ziet alsof ze geld heeft — een vrouw van de wereld dus — terwijl dit eigenlijk het geval niet is. Zij behoort tot de 'beau monde', maar eigenlijk ook weer niet, vandaar dat men het heeft over 'demi-monde'. Zij is voor dat wereldse vertoon immers afhankelijk van de gunsten van deze of gene rijkaard. U begrijpt het al: een demi-mondaine is dúúr! Ze stamt uit de tijd dat de heren van stand nog geen R.S.Z. voor hun personeel moesten betalen (vandaar dat sommige mensen zo naar die tijd terug verlangen).
En de muziek? Ah, de muziek was hemels.

Flor Vandekerckhove

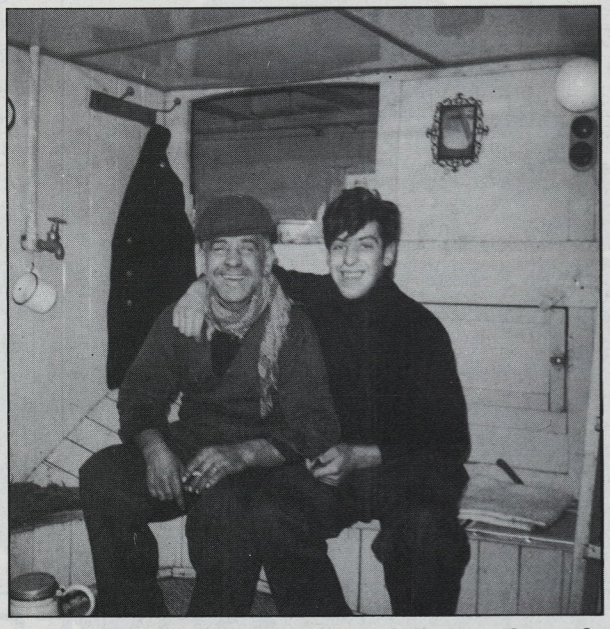
Henri Cogge
De veelzijdige loopbaan van een visser

IN DE KROEG, vlakbij de scheepswerven De Graeve te Zeebrugge maken we kennis met Henri Cogge, een oud-visser die kan terugblikken op een veelzijdige loopbaan.
Ze komen van ver naar de oostkust, de Cogges. Vader komt uit Diksmuide afgezakt en stamt uit de familie van de beroemde Karel Cogge, de sluiswachter die in de eerste wereldoorlog de IJzervlakte onder water zette. Deze eenmansdaad stopte het Duitse leger en bezorgde hem later een beeltenis op een — inmiddels ingetrokken — Belgisch bankbiljet. Vader komt in 1911 naar Zeebrugge als sluiswachter en wordt later kapitein bij de baggerfirma Decloedt. Moeder komt dan weer uit Maria-Aalter aangespoeld.

HENRI WERD IN 1922 te Zeebrugge geboren en kreeg Kamiel, Alidoor en Victorinne als stiefbroers en zus. Alicia — Liesje — Reyserhove, de levensgezellin van Henri, komt uit een vissersfamilie. Haar vader was dan wel zoon van een molenaar uit Sluis, maar moeder Pharilde Desmedt komt uit een vissersgeslacht. We onthouden de lapnamen Dullen, Bubbel, Pater Damiaan, Katje en O.L. Heertje.

Loopbaan

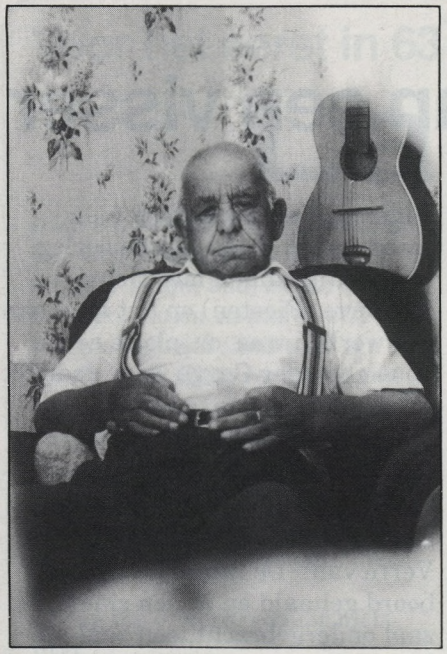
Henri gaat naar de lagere school in Zeebrugge bij de meesters Talloen en Verstraete. In 1936 is hij veertien jaar en rijp voor de visserij. Hij monstert als *lavertje* op de garnaalschuit H 53 'Bertha-René' (Deutzmotor 50 pk) van Anselmus Beernaert (Seppe van de Kapper). Aan boord treft hij de rederszonen Kamiel en Jan. In 1939 wordt het de H 67 'Charlie-Eslie' (Deutzmotor 50 pk) van Joseph Arts (Seppe van Wannepor) uit Oostende. Simon Laseure is er de schipper van, Fernand Jaumain en Henri zijn de matrozen. De verandering van schip betekende meteen een verandering van visserij. Op de H 53 was het om garnaal te doen, de H 67 zocht daarentegen de vis op. Lang heeft Cogge er niet van kunnen genieten want het oorlogsgeweld was al te horen als ze voor het eerst de haven van Zeebrugge binnenliepen.
Samen met Simon Laseure bereikt hij door de duinen Heist, waar op hetzelfde ogenblik de wijk "t Molentje' gebombardeerd wordt. Vader gaf zijn zonen Alidoor en Henri de raad te vluchten. Alidoor toog dus als schipper van de H.73 'André-Robert-Denise' op de vlucht naar Frankrijk. Aan boord: de schoonfamilie, Leon Desmidt (Bubbel) en onze Henri Cogge.
Hij heeft nooit het beeld vergeten van zijn vader die het gezelschap nawuift wanneer de H.73 de vissershaven verlaat. Hij zou zijn vader nadien nooit meer zien, want op het einde van de oorlog, terwijl hij, samen met Henri Vantorre (Fiesten) op het land aan het werken was, ontplofte een obus en vader Cogge werd dodelijk gekwetst.



Henri Cogge en zoon André, aan boord van de Z 24 'Genade'

Vlucht

Het werd een bizarre tocht. Fécamp: het onthaal van de Franse bevolking was niet hartelijk. Verre van! De familie werd van boord gehaald en in een cinemazaal ondergebracht, een zaal die later trouwens gebombardeerd werd. Pier Vandierendonck (Pee van Kongels), diens echtgenote, zoontje en twee dochtertjes waren op dat ogenblik in die zaal ondergebracht: de twee dochtertjes vonden er de dood.
De Franse marine eiste de H 73 op. Alidoor en Henri moesten naar Duinkerke om er mee te werken aan de evacuatie van soldaten. Het waren bange dagen, Cogge: *'We moesten regelmatig onder de treinwagons kruipen om te schuilen voor de beschietingen.'*
Toch kon er uitgevaren worden richting Dover, waar onmiddellijk het bevel kwam om terug naar de Franse kust te varen. Duinkerke was echter onbereikbaar geworden, dus ging het naar Fécamp en St.-Valery waar er soldaten aan boord kwamen die dit keer in Cherbourg aan de wal moesten gezet worden. Vervolgens kwamen burgers op het scheepje, die naar Trouville gebracht werden en van daar naar Le Havre. Cogge: *'Met de H 73 was dat een hele klus, toch deden we het zonder erbij na te denken. En zeggen dat we daarbij op elk moment konden beschoten worden. Maar goed. In Le Havre hoorden we dat de Duitsers al tot op enige kilometers genaderd waren en dus* ☛



Cogge: 'Wie zou er niet graag een eigen vaartuig hebben? Dus in 1957 waagde ik mijn kans. Ikkocht de Z 24' (foto gw).

vonden we het maar beter het zeegat te kiezen richting Engeland. De ontvangst was er alvast heel wat hartelijker dan in Frankrijk'. Uiteindelijk kregen Alidoor en Henri van de Britten de toelating om in de haven van Brixham te verblijven en er uit vissen te varen.
Dat al dat *oorlogsvaren* niet alledaags was bewijst het 'Zee-ereteken' dat Henri Cogger eraan overhoudt en het 'Oorlogskruis' dat de Franse generaal De Gaulle hem toekende.

Huiswaarts

In 1944 krijgen de vissers heel wat seintjes waaruit moet blijken dat er *iets* op til is. Zo wordt de marinebasis hermetisch afgesloten. Het blijkt het voorspel voor de invasie en de bevrijding te zijn. Voor Henri en Alidoor komt aan de oorlog pas een einde als ze de toelating krijgen om naar Oostende te varen. Maar het brengt maar weinig vreugde: in België wacht het nieuws van de dood van zijn vader.
Aan vaart is er na de oorlog geen gebrek. Henri gaat aan boord van de Z 499 'Gilbert-Nera' (ABC-motor van 75 pk) van Jan Vandierendonck (Zwarten). Aan boord zijn verder René De Waele (Braem), Richard Van Thournout, Marcel Lelieu en Henri. Dan volgt de Z 506 'Bertha-Leon' van reder Leon Demunter (Beers). Vervolgens komt de Z 24 'Genade' van Leon Desmidt (Bubbels) aan de beurt (Industriemotor van 80 pk), de bemanning bestaat uit Louis Massenhove, Albert Deduytsche en Richard Daveloose. In 1953 volgt de Z 777 'Credo' van Emiel Dobbelaere (Gatje) en F. De Groote. Henri keert uiteindelijk terug naar zijn eerste liefde, de Z.24 'Genade', waar hij de oude bekende bemanning weer aan boord vindt.

Reder

Wie zou er niet graag een eigen vaartuig hebben? Dus... in 1957 koopt hij de Z 24 en wordt reder. In hetzelfde jaar volgt hij ook de lessen die van hem een schipper ter visserij maken. Over de Z 24: *'Ach, ik kende dat schip goed genoeg en toch bleek later dat het vaartuig heel wat verborgen gebreken had'.* Reder-schipper Cogge moet voortdurend reparaties uitvoeren, heeft daarbij teveel vertrouwen in de mensen. Meoilijk is het allemaal! Het is een periode van veel nieuwbouw in de visserij. Gevolg: een voortdurend verloop van bemanningen. Maar Cogge moet vooruit. In 1960 gaat hij weer naar school. Dit keer om met succes een gooi te doen naar het brevet van matroos-motorist. In oktober 1974 brengt hij de Z.24 'Genade' naar de sloper na 33 jaren dienst.

Nieuwe uitdagingen

Via kapitein Vlietinck komt hij nu als motorist aan de bak werk op de 'MS Asterturm' en de 'OSA Ghent'. Het zijn vaartuigen die voor de bevoorrading zorgen van boorplatforms in de Noordzee en voor het plaatsen van ankers waaraan de olieplatforms verankerd worden. Stavanger, Lerwick, Aberdeen en Dundee worden de nieuwe havens van Henri. Twee maanden werken en vervolgens een maand thuis. Cogge: *'Een hele ervaring want aan boord was ik de enige Vlaming tussen een compleet Duitse bemanning. Het was er aangenaam werken en de vriendschap en waardering die ikdaar kreeg waren mij voordien onbekend en bovenal: het was fatsoenlijk betaald werk.'*
Stilaan komt de zeeman dichter bij huis. In 1977 werkt hij aan boord van de 'Wadsy tanker' langs de kust. In 1978 kan hij aan de slag in de uitbouw van de Zeebrugse haven. In 1987 gaat hij met pensioen en geniet van het leven... vooral van de loopbaan van zoon André, jawel, een visser.

Juul De Vocht

EURO DIESEL (ANTWERP) NV

Officiele verdeler voor DEUTZ MWM Dieselmotoren en DEUTZ SERVICE INTERNATIONAL

Zwarte Weg 1, Haven 343
2030 Antwerpen

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

Kunst aan zee

De evolutie in het werk van Gilbert Decock

KUNSTSCHILDER Gilbert Decock uit Knokke moet het zichzelf toch ook al afgevraagd hebben: hoelang kan een mens creatief bezig blijven met de eenvoudige vormen van vierkant en cirkel?
Het antwoord blijkt alvast uit zijn werk: vele jaren. Toch is ook daar evolutie zichtbaar. Ik herinner me een oud interview met Decock in 1987 en ik kijk naar zijn huidig werk. Ik zie verruiming, verrijking... in nauwelijks wijzigende vormen. Een lijntje dat (nauwelijks) langer wordt, een driehoekje dat toegevoegd wordt. Decock is in de loop der jaren milder geworden, zo leert het werk ons ook. Wat wel onveranderd blijft blijft is zijn traditie van perfecte vormen, perfect afgewerkt.

Juul De Vocht

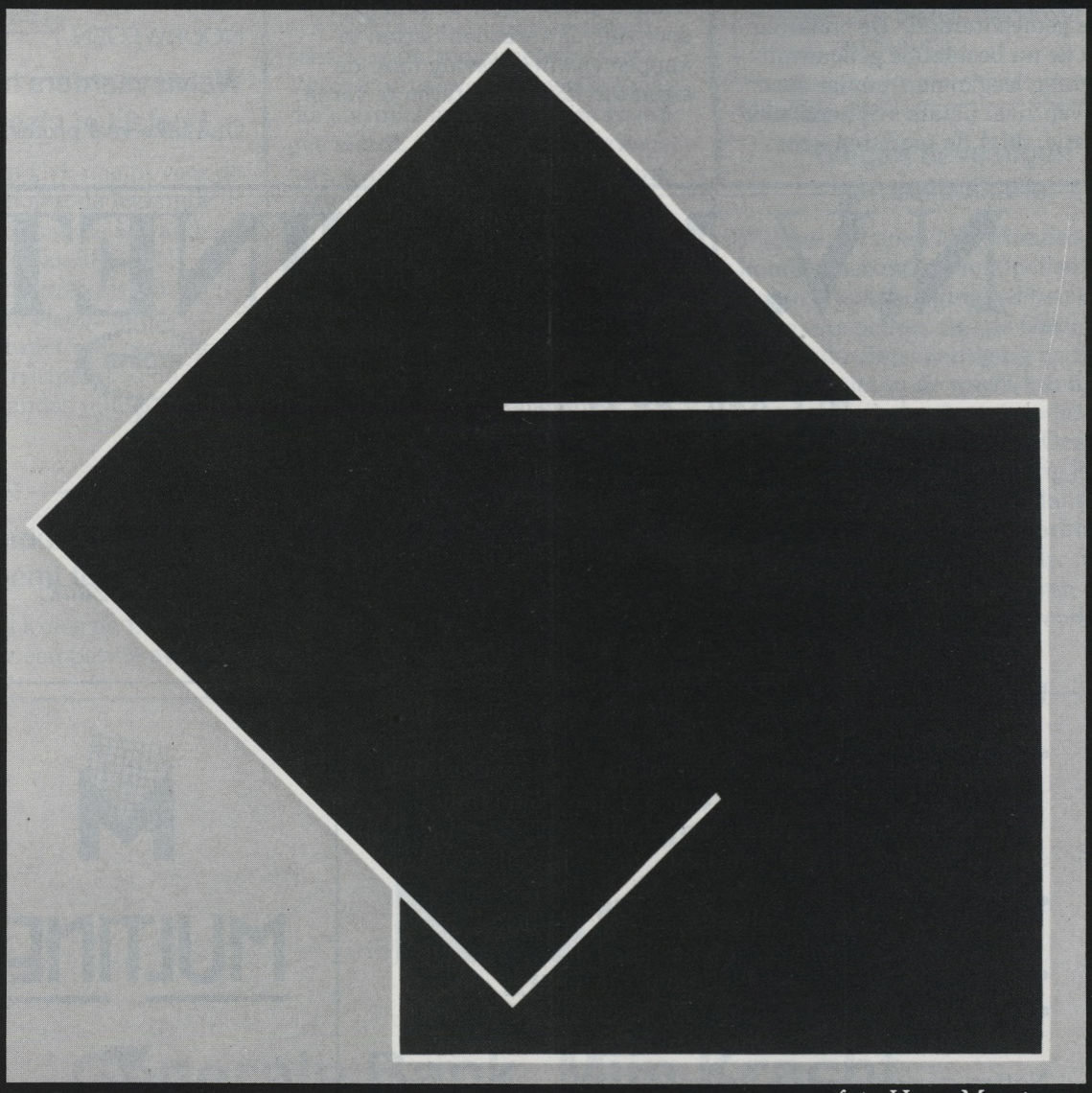


foto Hugo Maertens

NEDERLAND

Urk krijgt nieuwe visveiling

De visafslag van het Nederlandse Urk is een van de topveilingen van Europa en veruit de grootste waar het om platvis gaat. Vorig jaar realiseerde men er een omzet van 45.000 ton vis, goed voor 115 miljoen ECU. Inmiddels werd daar de bouw aangevat van een nieuwe vismijn.
In Urk verwachten ze dat het nieuwe ultramoderne complex al in 1997 in gebruik zal worden genomen. Het hele project zal dan 12 miljoen ECU gekost hebben. Vanaf dan zal het voor de kopers o.m. mogelijk zijn informatie over de op komst zijnde aanvoer zelfs via de satelliet te verkrijgen, zo zegt alvast een persbericht van de Urkse visveiling.
Tegen de nieuwe veilinghal was eerst nog verzet gerezen in de Urkse gemeenteraad. De ouderen zagen de nu bestaande gebouwen niet graag leegkomen, omdat daar dan eventueel plaats vrij komt voor recreatie. Met de toeristen komt ook de losbandigheid, zo menen velen in het behoudende Urk.

ITALIE

Spaanse vissers versus Italianen

De Spaanse vissers zijn niet te spreken over hun Italiaanse collega's die nog steeds te lange staande netten gebruiken om te vissen. De 12-kilometer lange netten worden overigens alom omschreven als de 'muren des doods'. Alles wat er moet passeren geraakt er immers in verstrikt. Van enige selectiviteit is dus absoluut geen sprake.
Toen duidelijk werd dat de Italianen de internationale beperkingen inzake dergelijke visserij aan hun laars lapten, vormden de Spanjaarden en Greenpeace front en trokken er met een armada op uit om de Italianen mores te leren. Deze konden alleen maar ontsnappen door snel de verboden netten te kappen en vliegensvlug naar de eigen territoriale wateren te varen.

NEDERLAND

'Vermogen beter tot 1000 pk beperkt'

In *Standby*, de bedrijfskrant van een motorenfabriek komt de Nederlandse schipper-reder Fup Krijnen aan het woord. Over de ontwikkeling van de Nederlandse visserij zegt hij: 'Ik vind dat we in 1969 de boot hebben gemist. Toen werd tijdens een vergadering in Scheveningen gesproken over een voorstel om met niet meer dan 800 pk te gaan vissen. Een paar schippers hadden toen echter net een kotter van 1000 pk besteld. En toen is gezegd: laten wij maar even afwachten. Daarna zijn het aantal pk's gegroeid naar 4000 en de vistuigen naar 17 tot 18 meter. Ze hadden veel eerder in moeten grijpen. Als we niet verder dan 1000 pk waren gegaan, dan had iedereen nu een goed stuk brood gehad.'

NOORWEGEN

Walvisvaarders houden stand

Ondanks veel protesten gaan Japen

N.V. MULTINET

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

en Noorwegen door met het jagen op walvissen. De vergadering van de *Internationale Walvisvaart Commissie* in Aberdeen (G.B.) in juli heeft daaraan niets kunnen veranderen. Noorwegen verdubbelt dit jaar zelfs zijn vangsten. Vier Noorse walvisvaarders stropen momenteel de Noordzee af tot ze het getal van 425 gevangen walvissen bereikt hebben.

NEDERLAND ——————✈

Padmosdochter mosselkoningin

In het Nederlandse Bruinisse waren er in juli weer de traditionele mosseldagen. Daar werd Marjolein Padmos, de dochter van de bekende scheepsbouwer Piet Padmos tot mosselkoningin verkozen. Gedurende de feesten toonde ze zich een geschikte ambassadrice van de Bruse mosselvisserij.

IJSLAND ——————✈

Urk aanwezig in IJsland

De visafslag van Urk neemt voor de eerste maal deel aan de Icelandic Fisheries Exhibition, de IJslandse visserijbeurs die van 18 tot 21 september wordt gehouden in Reykjavik. Deze Nederlandse vismijn doet dit niet met een eigen stand, maar participeert in de stand van het Nederlandse ministerie van landbouw.

DENEMARKEN ——————✈

Druk op industrievissers neemt toe

Begin augustus kreeg de Deense visserijminister een petitie overhandigd vanwege Greenpeace. De milieuaktivisten drongen er bij hem op aan scherper controle uit te oefenen op de industrievissers. Deze vangen vis om die tot veevoer en visolie te malen. De vangst wordt aan boord van de industrievaartuigen vermalen tot pulp die in de haven gemakkelijk uit het schip gepompt kan worden. Deze pulp wordt dan aan land verder verwerkt tot vismeel of visolie. Het eerste wordt vooral gebruikt als diervoer, het tweede is bestemd voor de margarine-industrie. De industrievisserij op de Noordzee is voornamelijk in handen van Denen (90% van de produktie).
Greenpeace vindt voor deze aktie een brede steun, ook bij vissers. In totaal tekenden zelfs 15 visserijorganisaties uit Nederland, Groot-Brittannië en Duitsland de betreffende petitie.
De relatief jonge industrievisserij is een niet te onderschatten concurrent voor de 'consumptievissers'. Van de ruim twee miljoen ton vis die jaarlijks in de Noordzee gevangen wordt, nemen de industrievissers maar liefst de helft voor hun rekening.
Ze vissen vooral op kleine vissoorten en gebruiken daarvoor kleinmazige netten, door critici steevast een soort 'netkousen' genoemd. Deze vorm van visserij kan, volgens Greenpeace, bijzonder ontwrichtend werken op het ecosysteem in zee. De kleine soorten waarop gejaagd wordt, zijn natuurlijk het voedsel van weer andere en grotere vissoorten, vogels en zeezoogdieren.

HET CITAAT

'Er werd in die tijd erg kritisch geschreven over de vissersplaats. Zo van: op zondag zitten ze in de kerk en tijdens de week overtreden ze de regels. "Die kritiek was terecht," zegt Veenstra, "als je door de week niet volgens de bijbel leeft, dan ben je geen knip voor je neus waard. Ook al vind je de regels niet goed, toch moet je ze respecteren. De overheid is er niet voor niets. Dat staat ook in de bijbel: God heeft de overheid aangesteld. Het is je christelijke plicht om ernaar te luisteren," aldus Veenstra.'
De Standaard (23.08.1996). Bettina Hubo in gesprek met de Urkse dominee Veenstra: 'Geloofsvaste gemeente Urk bouwt modernste visafslag van Europa'.

NEDERLAND ——————✈

Belgen bevestigen garnaalpelkunst

Tijdens het open Nederlandse kampioenschap garnaalpellen dat te Colijnsplaat doorging hebben de Belgische pellers van de Oostendse garnaalkruiersvereniging de titel dit keer niet in de wacht kunnen slepen. Verleden jaar was dat wel het geval. Toch haalde de Oostendse Simone Ghysel (vorig jaar tweede) een mooie derde plaats. De uittredende kampioene, Berlinda Bruynsteen, werd nu vierde. Van de eerste tien plaatsen waren er trouwens vijf aan Belgen voorbehouden.

Generale Bank. Mijn Kracht.

IJSLAND ——————→

IJslandse dwarsliggers

Er dreigt een visserijoorlog tussen IJsland en Denemarken nadat de IJslandse kustwacht toelating kreeg Deense vissers met geweld te verjagen. IJsland tracht al lang de economische rechten in het gebied buiten de 200 mijlszone tussen IJsland en Groenland naar zich toe te trekken. Deze laatste beschouwen die visgronden in de Noordatlantische Oceaan als een zone waar de drie landen mogen vissen. IJsland daarentegen beroept zich op een kleine klip om het gebied te claimen.

NEDERLAND ——————→

Bloemkolen in Urk

Het was een ongewoon gezicht op de visafslag in Urk: viskisten gevuld met 1.149 bloemkolen. De groenten werden op vrijdag 2 augustus geveild en brachten 1,09 gulden (20 frank) per stuk op. De opbrengst van de unieke veiling is bestemd voor de aanleg van een nieuwe vloer in de afslag.

Deense dwarsliggers

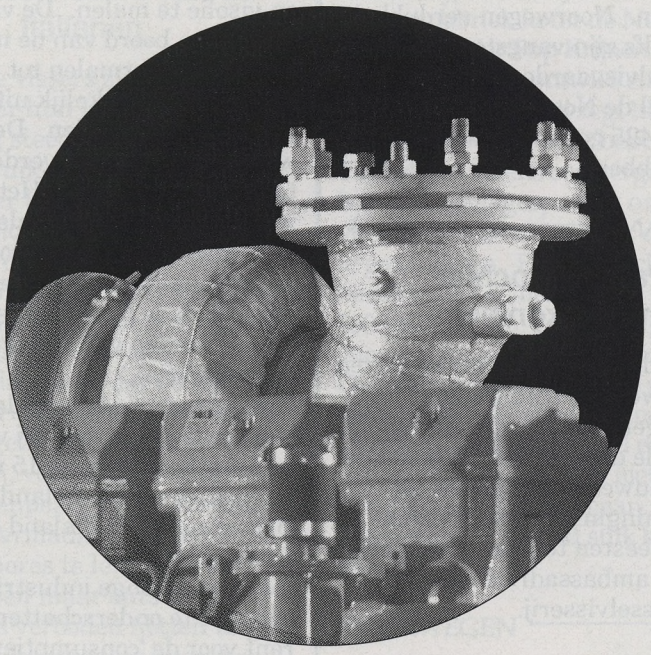
Enkele kleine Deense vaartuigen vissen al jaren voor de Nederlandse kust zonder dat dit tot problemen leidde. Maar hun aantal zou dit jaar aanzienlijk zijn toegenomen. Een 30-tal Deense vaartuigjes zijn neergestreken tussen Den Helder en Hoek van Holland omdat in Deense wateren nauwelijks tong te bekennen valt. Op zich is niets illegaals aan het uitwijken naar westelijker wateren. De Denen gebruiken echter verankerde staande netten waardoor de grote Nederlandse boomkorvaartuigen vaak moeten uitwijken. Dat wekt irritatie op. Tot heden bleven echte confrontaties uit. Toch worden de Deense vissers in de havens van Scheveningen en IJmuiden met argwaan bekeken.

EU promoot vis —→

De Europese Commissie zal volgend jaar een uitgebreide voorlichtingscampagne opzetten om de consumptie van vis te stimuleren. Dat zal onder meer gebeuren door het organiseren van een tiental vismanifestaties, waarbij de aandacht komt te liggen op vissoorten die minder intensief worden bevist en ongequoteerde vissoorten. De EU wil de acties vooral toespitsen op bevolkingsgroepen die tot nu toe weinig vis consumeren.

DE STUWENDE KRACHT

AANKOERSEN OP BEDRIJFSZEKERHEID



Voor de voortstuwing kiest Padmos doelbewust voor Mitsubishi dieselmotoren. Een kwaliteitsbegrip in de scheepvaart, dat staat voor zuinig, sterk en betrouwbaar. Motoren met een lange en bedrijfszekere levensduur en ingebouwde pluspunten als minimaal onderhoud en gemakkelijke toegankelijkheid voor snelle service.

Padmos levert Mitsubishi dieselmotoren in een omvangrijk programma hoofd- en hulpmotoren van 3,5 kW tot en met 3677 kW. Zowel nieuw als ook volledig gerevideerd. Met alle mogelijkheden elk type nauwkeurig volgens de gewenste specificaties en modificaties als maatwerk af te leveren. Padmos koppelt dat aan een directe onderdelenlevering - nieuw en gerevideerd - uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.

MACHINEFABRIEK PADMOS HOLLAND

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM:
Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.
Tel.: +31 187 491766. Fax: +31 187 491623. Magazijn-Fax: +31 187 491375.

BRUINISSE:
Havenkade 12, 4311 BA Bruinisse, Holland. Tel.: +31 111 481551. Fax: +31 111 481317.

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

Rijksstation voor Zeevisserij 20 jaar geleden ingehuldigd

Op zondag 22 september is het precies 20 jaar geleden dat wijlen landbouwminister Albert Lavens het nieuwe Rijksstation voor Zeevisserij in Oostende inhuldigde. Enkele jaren later werd er nog een vleugel toegevoegd. Als wetenschappelijke instituut werd het Rijksstation opgericht in 1962 als afdeling van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek te Gent dat ressorteert onder het Ministerie van Landbouw. Wijlen Pierre Hovart was de eerste directeur. De dienst kreeg aanvankelijk een onderkomen in het stadhuis, beschikte over een proefstation in Stene en een werkruimte in de vismijn.

Het Rijksstation verricht onderzoek op het gebied van marienebiologie, visserijtechniek en de technologie van de visserijprodukten. Gekwalificeerd personeel van de dienst werkt ook mee aan wetenschappelijke onderzoeksprogramma's van verschillende internationale organisaties zoals de Europese Unie, de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee (IROZ/ICES), *de Food and Agricultural Organisation* (FAO) en de Internationale Conventies ter voorkoming van de verontreiniging van de zee. Het Rijksstation heeft 35 personeelsleden en wordt momenteel geleid door directeur ad interim ir. Wilfried Vyncke en afdelingshoofd ir. Rudy De Clerck. (gw)

DE KLEINE LETTERTJES: Plaatsgebrek brengt met zich mee dat verschillende vaste rubrieken naar HVB van oktober verschoven werden: u mist deze maand De Laatste Vuurtorenwachter en het Visrecept. Omwille van dezelfde redenen vervallen enkele berichten: De uitslag van het festival van het visserslied in Heist (Will Andy uit Oostende kaapte de eerste prijzen weg), de gouden bruiloft van oud-visser Basiel Haelewijck (op 19 okt.), de jaarlijkse algemene vergadering van de Rederscentrale (op 27 augustus) waar de bestuursleden Rappé en Hertsens ontlagnemend waren, een vergadering in het Rijksstation (2 september) waar o.a. deelgenomen werd door vertegenwoordigers van de Rederscentrale èn van de Vlaamse Visserbond en wel i.v.m. het ontwerpen van een vooruitstrevend kustvaartuig.

van schepen van mensen & van de zee

DE VAREN - één eenzaamheid met zes zielen - en allemaal willen ze wel méér vangen, maar zo simpel is dat niet. Vis vangen, veel vis, de grote droom. Veel vis en een goeie markt verzoeten de arbeid. Weet iemand buiten de reder-schipper hoeveel moeite daarvoor te boven moet worden gekomen?

Vissen is niet simpel, altijd maar hopen: wat niet is kan nog komen. Ach, die mirakuleuze vangst! Vissen is op zichzelf verdienstelijk genoeg, maar vissers maken bovendien de zee aantrekkelijk, ze zou een groot deel van haar luister verliezen als we in onze haast om alles met de grond gelijk te maken, erin zouden slagen de visserij van de grote vlakte te verdrijven.

Het vaartuig is comfortabel, de mannen blijven over 't algemeen nogal lang aan boord, geen slecht schip, geen duivekot, met satelliet-tv en video. Een goed schip

De schipper zakt het raampje rechtover het wiel tot op ooghoogte. Januari is vriendelijk met haar bleke zon; zoals mooie vrouwen evenwel niet te vertrouwen. Vanuit Oostende zou de schipper 't lichtschip aanlopen en 't verkeersscheidingsstelsel kruisen in de NE-baan van de Noordhinder South om te pogen aan 't Skagerrak in de tongen te geraken.

Meer dan 500 frank per kilo hadden ze de vorige reis in de mijn gekregen, maar één goeie markt dekt nog de kosten niet.

De schipper zelf is niet in jolige stemming. Hij *switcht* de *furunos* aan op 3 en 6 ml, test de *arp plotter* en *checkt* nog even de koersen op de video. De mannen vieren de bokken tot ze als moede armen schuin naar de hemel reiken. Daarmee is 't werk aan dek afgelopen. Althans tot op de visgrond. Hij is verbonden met de zee, de schipper, en erdoor opgeslorpt; verbonden met de tradities van de grote vlakte. Niks toeval: van bij z'n geboorte heeft hij met sprot en haring mogen rondzwemmen. Z'n broodje was gebakken vooraleer hij op de wereld kwam. En verder: hij is zeer zeker niet de loebas die een groene onervaren scheepsjongen op de brug zou achterlaten, om zelf aan dek te gaan werken.

Het schip rondt de Oostende bankboei. Hij heeft niet veel zin om op hoop van zegen rond te gaan korren met de *sonar* als gids. Vangen moeten ze.

De vorige reis was somber ten einde gelopen. Hij had z'n onverslijtbare beste matroos, werkzaam als een nier, betrapt toen deze geniepig uit 't visluik kroop met een zak lappen. (Overal zwemmen kleine haaien belust op prooi en bloed.) Hij had er geen moeite mee gehad de visdief de zak te geven: na drie jaren samen lust en last delen kende hij hem goed genoeg om te vermoeden dat hij de duivel in zich had, dat hij z'n steekoogjes op een vuilvel met zure adem had laten vallen. Maar daardoor zit hij zelf al weer met een andere hufter op dek, een waardeloze zak naar hij vermoedt, die zich suf schijnt te staren op de instrumenten.

— *"t Is hier niet te warm'*, gromt de nieuwe, niet meer jonge, matroos met een kop als een karnavalluchter en trekt met een krachtige klap het raam dicht.

Het vuur van Nieuwpoort rood, een twee een twee, dan Westkappel, een twee drie, een twee drie, wit heel ver weg op de oostelijke kim. Een processie van havenvuren in die zwarte nacht met heldere dampkring.

— *'Je doet de wacht tot Porre je rond de twaalven komt aflossen. Pak je ogen in je handen en al wat ge moet doen is de videoplotter in de gaten houden. Van nu te beginnen stuur je gewoon op de groene stippellijn en om elf uur verleg je de koers op de witte lijn, 't is niet zo moeilijk.'* De schipper wenst dat het ding nooit was uitgevonden, erkent wel de zegening van de gesofistikeerde navigatie, maar weet dat elke zegen haar vloek heeft: er moet ook nog uitgekeken worden!

De dag was geladen geweest met moeite.

lin

(Vervolgt)

N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28

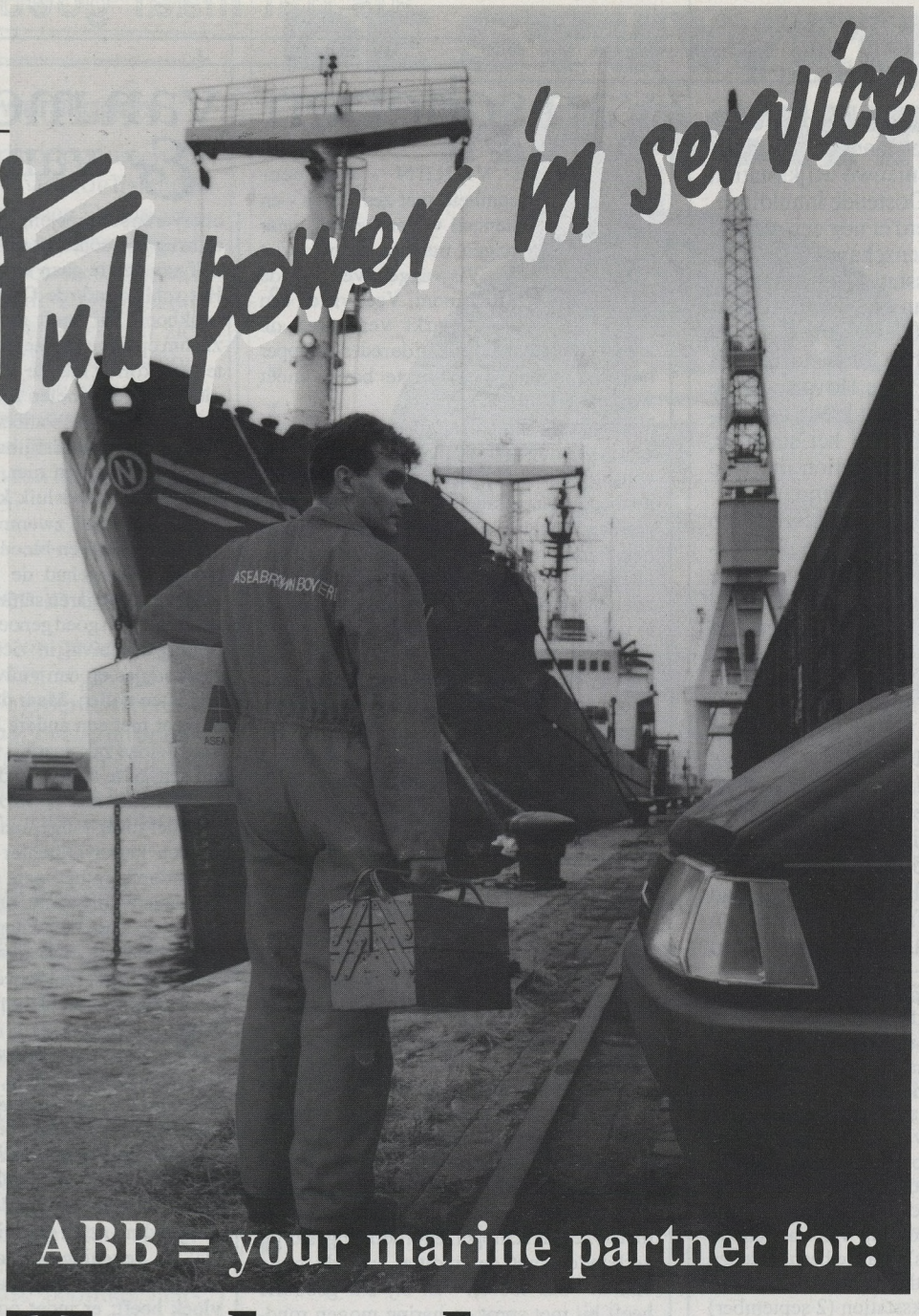


ABB = your marine partner for:

Turbochargers

Exchange basis deliveries	Repair jobs
Spare parts	Examination and quotation
Overhauls	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

Alycad - Antwerpen