

HVB 63

HET VISSERIJBLAD

63 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 8- 7 augustus 1996 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende I

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.

HVB 63 DD
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 Arclo Ym.
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.
**NIEUW! Redactie, publiciteit en alle correspondentie naar HVB,
p/a Dorpstraat 121,
B-8450 Bredene.**
Tel. en fax: 059/32 55 59
De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.
ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

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

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

Omslagfoto: Guido Walters

editoriaal

Smartlapdenken

DE ZOMER STEMT ons mild. Wanneer de thermometer een beetje boven de 20 graden stijgt is het aangenaam toeven in dit tranendal. Augustus. Het lijkt wel of de politiek je niet kan schaden; je zou haast denken dat je het zonder sociale zekerheid kunt rooien, zonder vissersvaartuigen en zonder quota, zonder scheepswerven en zonder perspectieven. God schept de dag en wij gaan erdoor, zo denk je, terwijl je op een terrasje zit en je jezelf koelte toewuift. Op de achtergrond speelt een transistorradio. De tekst (en de boodschap) luidt: don't worry, be happy.
Positieve gedachten gedijen in dit weer. Geloof en hoop. De toekomst zal het helemaal maken! De doemdenkers hebben het klimaat tegen en de zwartkijkers worden geconfronteerd met voor hen te lange dagen en te korte nachten. Bref, het is het gepaste ogenblik om onszelf de grote vragen te stellen. Veel kans dat er zonovergoten antwoorden op volgen. De samenleving, is die maakbaar? De economie, is dat ons lot? De visserij, kunnen wij die maken of kraken? En die hele bedoening rond de Europese Unie, hoe zit dat daar eigenlijk mee?
En kijk, het zachte weer heeft ook uw editorialist te pakken gekregen. De almacht van de Europese Unie is een mythe, zo bedenk ik opeens terwijl de zon pal in het zuiden staat. Het is niet wáár dat de Europese Unie een macht is die boven de nationale staten zweeft. De Unie is geen superstaat die aan 'deelregeringen' haar recepten opdringt. De Europese Unie is in werkelijkheid een samenspel van Europese, intergouvernementele en nationale instellingen. Met andere woorden: de Belgische regering speelt een rol in het uitwerken van het Europese beleid. Ze maakt deel uit van de politieke mechaniek van de Unie. Ze bepaalt mee de keuzes.
Men zegt ons dan wel dat er eigenlijk geen keuzes zijn. Men zegt dat de gevoerde Europese politiek de enig mogelijke is. Men zegt dat België niet anders kan dan volgen. Onzin! Een rookgordijn is dat. Politiek is synoniem van keuzes maken. Ergens worden er wel degelijk keuzes gemaakt. En dat gebeurt dichter bij huis dan men ons wil laten zien.
Positieve gedachten op een warme zomermiddag: er zijn keuzes; ze worden dichtbij gemaakt; door mensen; door mensen die wij kennen; misschien wel door ons. De samenleving is wel degelijk maakbaar, de economie is niets anders dan de manier waarin we in ons levensonderhoud voorzien, de visserij is òns ding en dat laten we ons niet afpakken.

Zijn we nu al aan het einde van dit editoriaal gekomen? Optimistische gedachten geven aanleiding tot korte verhalen, zo bemerk ik. Optimistische gedachten schieten blijkbaar ergens tekort. Letterlijk en figuurlijk. Willen we dit blad blijven vullen, dan moeten we volgende maand maar weer 'het pessimistische denken' gaan cultiveren; het wantrouwen tegenover de toekomst die ons voorgeschoteld wordt. Tegenover de smartlappen van het positieve denken — 'don't worry, be happy' — moeten we maar weer de onrust van het negatieve denken plaatsen. De eerste zinnen daarvan luiden: 'De zomer blijft niet duren. We maken ons op voor een hopelijk hete herfst en we bereiden ons voor op een harde winter.'

Flor Vandekerckhove

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

Nieuwe Z.45 Stephanie in de vaart

DE NIEUWE BOOMKORTREILER die op 1 juni te water ging is intussen gedoopt, heeft de proefvaarten doorstaan en vertrok voor zijn maidentrip naar de Noordzee. De vangst van de eerste reis kwam per containertransport naar Zeebrugge.



Reder Louis Vantorre met zijn volledige bemanning: schipper Rudy Moens, Willy Keuckelinck (stuurman), Beni Valcke (motorist), Guy Vantorre (hulp-motorist) en de matrozen Gunther Bogaert, Diego Vandierendonck en Bart Vanhove. (foto gw)

Aan de afbouw en het optuigen van het nieuwe vaartuig is met man en man gewerkt. Scheepsbouwer *Roger Degraeve* had dan ook woorden van lof voor de inzet van personeel en onderaannemers. Op zaterdag 7 juli lag de Z.45 er kant en gepavoiseerd bij. De doopplechtigheid verliep in afwezigheid van meter *Stephanie Vantorre*, dochter van de Blankenbergse reder *Louis Vantorre*. Haar zuster nam haar taak over. Ook de peter, de Brugse burgemeester *Patrick Moenaert*, moest verstek geven.
Onder ruime belangstelling werd de doopplechtigheid ingezet. Er was een kleine onderbreking nodig omdat er geen hamer voorhanden was om de paasnagels in het dek te heien. Even hilariteit toen een al te gedienstig bemanningslid met een loodzware voorhamer voor de pinnen kwam.
Visserij-aalmoezenier *Dirk Demaeght* zegende het vaartuig in.
De volgende woensdag zette de Z.45 uit met de zeevaarinspecteurs aan boord voor de obligate proefvaart. 's Anderendaags, na een geslaagde repetitie, kon de nieuwe boomkortreiler dan zijn maidentrip aanvatten.
Reder *Louis Vantorre* monsterde voor de eerste twee reizen op zijn schip aan en zal dat in de toekomst enkele keren herhalen als zijn schipper vakantie neemt.
De bemanning van de Z.45 onder leiding van schipper *Rudy Moens* is samengesteld uit *Willy Keuckelinck* (stuurman), *Beni Valcke* (motorist), *Guy Vantorre* (hulp-motorist) en de matrozen *Gunther Bogaert, Diego Vandierendonck en Bart Vanhove.*

Eerste Arpa

Het nieuwe vaartuig is uitgerust met de modernste vaar-, communicatie- en visinstrumenten.
Opmerkelijk is de aanwezigheid de Arpa-radar, waarmee de Z.45 uiteindelijk het eerste Belgische vissersvaartuig is dat deze apparatuur aan boord heeft. De *Automatic Radar Plotting Aids* (Arpa) is eigenlijk geen radar maar een simulator, tegenwoordig ☛

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 .

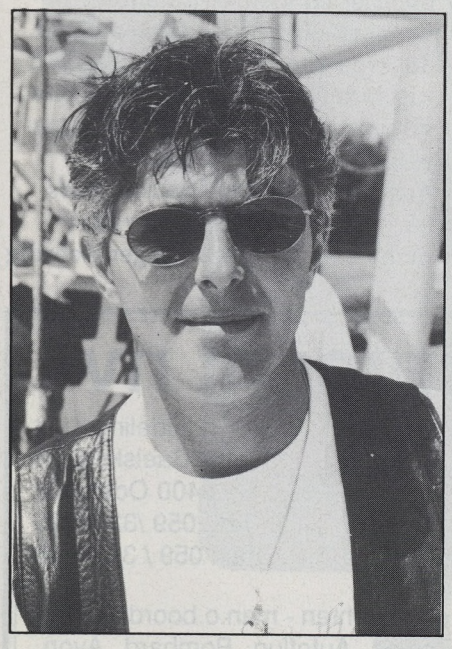
— Erkend servicestation —

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



BRTN-journaliste Martine Tanghe was als kind vaak bij haar meter op vakantie in Heist en was als familielid aanwezig op de doopplechtigheid. Reder Louis Vantorre is haar kozijn. Ze liet zich na afloop een scholletje voederen door haar echtgenoot, terwijl aalmoezenier Demaeght geamuseerd toekijkt. (Foto gw)

verplicht op koopvaardijschepen vanaf 10.000 brt. Met de Arpa, die op basis van gyro-peilingen een simulatie op een beeldscherm brengt, kan een doel worden gevolgd en krijgt de stuurman ondermeer informatie over de kortste passeerafstand en de tijd die ervoor beschikbaar is. De apparatuur (met dure software) heeft enkele minuten berekeningstijd nodig en de resultaten worden waardeloos bij koerswijzing van schip of doel. Omdat een vissersvaartuig meer *giert* dan een groot schip vergroot de foutmarge. Arpa is dus een hulpmiddel waarop men nooit volledig mag vertrouwen. Uit voorzorgsmaatregel moet de Arpa afzonderlijk gekoppeld zijn. Indien de Arpa defect is mag dit immers niet als gevolg hebben dat ook de radar uitvalt. In scheepvaartmiddens zijn de risico's van een al te groot vertrouwen in de Arpa overigens bekend. Men spreekt er van *Arpa-assisted colisions* of aanvaringen niettegenstaande beide schepen met Arpa waren uitgerust.



Schipper Rudy Moens voert het bevel op de nieuwe Z.45 Stephanie. (foto gw)

Eerste verkoop

De eerste vangsten van de Z.45 werd per container in de Zeebrugse Visveiling afgeleverd. De verkoop van het eerste lot op woensdag 24 juli was bestemd voor de sociale werken van de Lions Club Brugge-Maritime. Een kist met 10 kg tong, 8 kg tarbot en evenveel griet en nog enkele kilo's kabeljauw, schol en tongscharren bracht er 20.000 frank op. Koper was de Nieuwpoortse vishandelaar *Wilfried Van Elverdinghe* (Vishandel Gaétane). Het geld is bestemd voor het Fonds voor Weduwen en Wezen van op zee omgekomen vissers. (gw)

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

Problemen met scholquotum?

Het scholquotum was half juli reeds voor 51 procent opgevist. Rekening gehouden met het verloop tijdens de voorbije jaren zit dit cijfer iets te hoog. De scholvangsten liggen de eerste zes maanden van het jaar normaal lager dan in de tweede jaarhelft. De aanvoerspreiding (in ton) per semester tijdens de voorbije jaren (aanvoer eigen havens) geven volgend beeld:

	jan-juni	juli-dec.	Tot
1993	3.344 (44 %)	4.177 (56 %)	7.521
1994	2.798 (44 %)	3.529 (56 %)	6.327
1995	2.353 (46 %)	2.771 (54 %)	5.124
1996	2.243 (?)	?	?

Juli werd ingezet met een scholquotum van circa 3.580 ton. Na verdeling op basis van de aanvoer van de voornaamste vissoorten in binnenlandse en buitenlandse havens (verhouding 63/37) houden we nog ongeveer 2.255 ton over voor aanvoer in eigen afslagen voor het tweede halfjaar. In de veronderstelling dat we er niet te ver naast zitten kan bovenstaande tabel als volgt aangevuld worden:

1996 2.243 ton (50 %) 2.255 ton (50 %) 4.498 ton

Als besluit kunnen we stellen dat een gespreide aanvoer moet toelaten om ongeveer het jaar uit te vissen. De beste scholmaanden liggen traditioneel in het najaar. Vorig jaar werd in de periode september-december 40 procent van de totale scholaanvoer gerealizeerd. Indien hetzelfde tempo wordt aangehouden zitten we eind november zonder schol. Met vangstbeperkende maatregelen wil de overheid dit in de mate van het mogelijke voorkomen.

Scholaanvoer (ton) in eigen havens per trimester:

	Jan.-apr.	mei-aug.	sep.-dec.
1993	2.312 (31 %)	2.436 (32 %)	2.773 (37 %)
1994	2.121 (34 %)	1.604 (25 %)	2.602 (41 %)
1995	1.742 (34 %)	1.306 (25 %)	2.076 (41 %)
1996	1.791 (?)	?	?

Tongquotum ontoereikend

Het krappe tongquotum zal voor de grootste problemen zorgen. Half juli was het totale tongquotum reeds voor 64 procent opgevist. Er rest nog 1.752 ton tong voor aanvoer in binnen- en buitenland. Verloopt de binnenlandse aanvoer in dezelfde spreidingsverhouding van vorig jaar dan is er ongeveer 2.000 ton tong nodig, maar die zijn er niet meer. Er staan de vissers dan ook strikte beperkingen te wachten om de tongvisserij zo lang mogelijk in stand te houden. Ondertussen is het quotum in de Golf van Biscaje opgevist. Het Noordzeequotum en de toegelaten vangsthoeveelheden ten zuiden van Ierland werden als voor een groot gedeelte benut. Tijdens het tweede trimester (mei-augustus) loopt de tongaanvoer terug. Maar vanaf september is er opnieuw meer aanvoer. Verwacht wordt dat naar het jaareinde toe de echte problemen zullen opdagen. Het zal er dan ook op aankomen om alle quota op te vissen, ook de meer bescheiden bestanden. De prijsstijging van de tong die we nu meemaken kan de kleinere aanvoer wellicht ruimschoots compenseren. (gw)

Tongaanvoer (ton) in eigen havens tijdens de voorbije jaren:

	JAN-JUNI	JULI-DEC	TOTAAL
1993	2.114 (51 %)	2.016 (49 %)	4.130
1994	2.385 (55 %)	1.988 (45 %)	4.373
1995	2.142 (54 %)	1.852 (46 %)	3.994
1996	2.385 (?)	?	?

Spreiding tongaanvoer (ton) in eigen havens:

	JAN-APR	MEI-AUG	SEP-DEC
1993	1.513 (37 %)	1.010 (24 %)	1.607 (39 %)
1994	1.653 (38 %)	1.228 (28 %)	1.492 (34 %)
1995	1.462 (37 %)	1.114 (28 %)	1.418 (35 %)
1996	1.789 (? %)	?	?





Stand van de vangsten

(op 15 juli 1996)

Bestand	Quotum '96 (ruil inbegr.)	+/- door ruil	Aanvoer ton	% opgevist
KABELJAUW				
IIIa (Skagerrak)	0	-60	-	-
IIa, IV	4.660	+ 500	1.617	35
Vb, VI, XII, XIV	30	- 10	2	7
VII-VIIa, VIII, IX, X	940	+ 50	774	82
VIIa	135	+ 50	83	61
TOTAAL	5.765	+ 530	2.476	43
SCHELVIS				
IIIa,b,c,d	0	- 40	-	-
IIa, IV	930	-	52	6
Vb, VI, XII, XIV	40	- 10	1	3
VII, VIII, IX, X	130	+ 50	152	117
TOTAAL	1.100	-	205	19
ZWARTE KOOLVIS				
IIa, IIIa,b,c,d, IV	90	+ 50	43	48
VII, VIII, IX, X	35	- 5	5	14
IIa, IVa, V, VI (Faroër)	50	-	-	-
TOTAAL	175	+ 45	48	27

Bestand	Quotum '96 (ruil inbegr.)	+/- door ruil	Aanvoer ton	% opgevist
WITTE KOOLVIS				
VII	365	- 105	94	26
ROODBAARS				
Vb	0	- 50	-	-
WIJTING				
IIa, IV	1.680	-	308	18
VIIa	75	+ 50	24	32
VII-VIIa	355	+ 85	315	89
TOTAAL	2.110	+ 135	647	31
SCHOL				
IIIa Skagerrak	0	- 70	-	-
IIa, IV	4.970	+ 150	2.661	54
Vb, VI, XII, XIV	100	+ 100	20	20
VIIa	295	+ 200	81	27
VIId,e	1.230	-	579	47
VIIf,g	270	-	156	58
VIIh,j,k	80	-	14	18
TOTAAL	6.945	+ 380	3.511	51

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

HALFJAARCIJFERS 1996

Demersale vissoorten aan de basis van hogere aanvoer en besomming

Na zes maanden is de aanvoer in eigen havens nog steeds groter dan vorig jaar (+ 6%). De hogere aanvoer is uitsluitend afkomstig van de aanvoer van demersale (bodemvis) vissoorten die met 704 ton vermeerderden (+ 8%). Er was meer kabeljauw (+ 344 ton), tong (+ 241 ton), tongschar, griet en rog, maar minder schol (- 111 ton) en zeeduivel. De aanvoer van schaal- en weekdieren ging er, behalve voor wulken, over de hele lijn op achteruit.

Betere prijzen voor de meeste bodemvissoorten liepen uit op een besommingstoename ten opzichte van vorig jaar van 134 miljoen frank, waarvan 111 miljoen afkomstig van tongaanlandingen. Ondanks de kleinere aanvoer ging de opbrengst van garnaal, Sint-Jacobsschelpen en wulken de hoogte in.

Ten opzichte van het eerste semester vorig jaar ging de gemiddelde tongprijs met 22 frank omhoog tot 263 frank en voor schol met 4 frank tot 58 frank per kilogram.

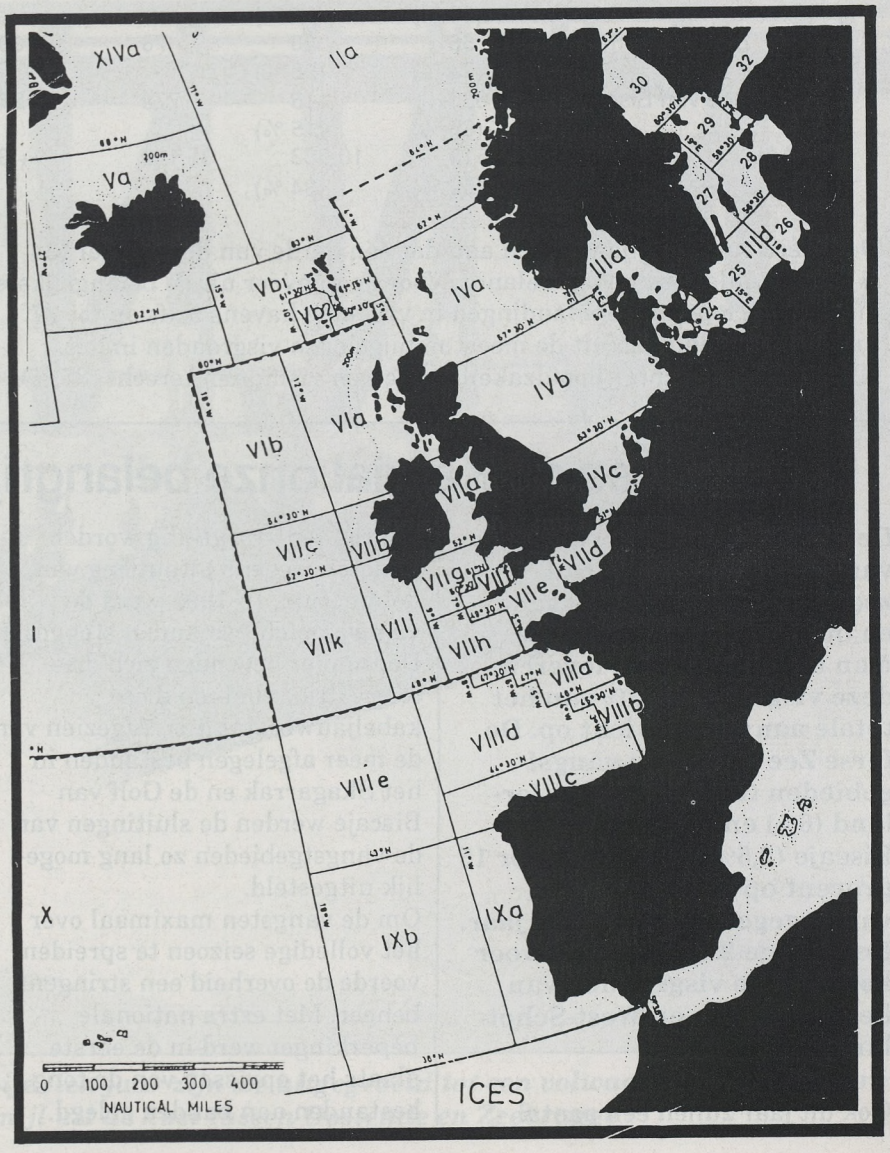
Het ICES bijna 95 jaar actief

ICES — het letterwoord staat voor *International Council for Exploration of the Seas* — werd in 1902 in Kopenhagen opgericht. Doel van de organizatie: visserijonderzoek in internationaal verband.

IN VISSERIJKRINGEN geniet het begrip *ICES* vooral bekendheid omwille van de kaarten met indeling in visserijzones. Aan het opmaken van die kaarten ging overigens jaren werk vooraf.
De pioniers van het visserijonderzoek in de uitgestrekte Noordzee zagen spoedig in dat zij met hun zeilschepen voor een onmogelijke opdracht stonden. Onderzoek op het gebied van de visserij kon dan ook enkel resultaten opleveren wanneer een vorm van internationale samenwerking van de grond kwam. Bij de oprichting van de ICES in 1902 sloegen acht landen de handen in elkaar. De organizatie stelde zich tot doel toezicht te houden op de omvang van de visstand in het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan, met inbegrip van de Noordzee en de Oostzee.
Steeds meer landen sloten aan bij de ICES. Het werkterrein omvat thans allerlei onderzoek op het gebied van de visserij, biologie, chemie, fysica en zeeverontreiniging.
De ICES is een wetenschappelijke instelling die niet over de bevoegdheid beschikt om zelf maatregelen op te leggen. Op basis van wetenschappelijk onderzoek geeft de ICES *adviezen* aan de overheden. Specialisten die doorgaans elk jaar samenkomen formuleren deze aanbevelingen. Op de jaarvergadering nemen de leden kennis van de voortgangsrapportage en de planning.

ICES, ACFM en STCF

Wat het visserijonderzoek in de Noordzee betreft staat de ICES in voor de internationale coördinatie. In die hoedanigheid neemt ze een belangrijke plaats in bij de besluitvorming in het raam van het visserijbeheer. Het opstellen van de adviezen is het werk van een aantal gespecialiseerde werkgroepen. De experts, hoofdzakelijk biologen en statistici, verzamelen en verwerken de gegevens over hoeveelheid gevangen vis, leeftijdsamenstelling van de vangsten, omvang van de jaarklassen... Aan de hand van die informatie gaan ze verder na hoe de visstand van bepaalde soorten ervoor staat en stellen ze verwachtingen op voor de vangst van het volgende jaar. De bevindingen van de werkgroepen worden binnen de ICES nog eens van nabij bekeken door de specialisten van het *Advisory Committee for Fishery Management* (ACFM). Het is uiteindelijk het advies van het ACFM dat bij de overheden van de verschillende lidstaten en bij de Europese Commissie belandt. De EU houdt er nog een eigen adviescommissie op na: het *Scientific and Technical Committee for Fisheries* (STCF) dat de aanbevelingen nog een van nabij bekijkt, vooraleer advies uit te brengen aan de Europese Commissie.
Sinds 1977, met de instelling van de 200-mijlszones, is de visserij in de Noordzee een aangelegenheid tussen de EG en Noorwegen geworden. In afwachting dat ook de Noren tot de Gemeenschap toetreden kan de Europese Unie alleen in overleg met Noorwegen TAC's vastleggen.



De Belgische visgronden in het ICES-systeem

(De aanvoercijfers 1995 in bijgevoegde tabel werden opgesplitst in aanlandingen in eigen havens en buitenlandse havens)

ICES	Visgrond	Eigen havens	Buitenl. havens	Totaal (in ton)	+/- % 94-95
IIIa	Skagerrak	137 (27 %)	368 (73 %)	505	+ 18
IVa	Noordzee Noord	0 (0 %)	303 (100 %)	303	+ 38
IVb	Noordzee Centraal	5.889 (51 %)	5.670 (49 %)	11.559	- 2
IVc	Noordzee Zuid	5.936 (69 %)	2.727 (31 %)	8.663	+ 10
Va	IJsland	0 (0 %)	0 (0 %)	0	- 100
VIa	West-Schotland	49 (73 %)	18 (27 %)	67	+ 191
VIIa	Ierze Zee	1.669	309	1.978	+ 6
VIIb	West-Ierland	0	0	0	- 100
VIId	Kanaal Oost	3.029 (82 %)	656 (18 %)	3.685	- 5
VIIe	Kanaal West	112 (90 %)	12 (10 %)	124	+ 31
VIIf	Bristol Kanaal	1.410 (91 %)	140 (9 %)	1.550	+ 1
VIIg	Zuidoost-Ierland	1.569 (86 %)	245 (14 %)	1.814	+ 34
VIIh,j,k	Zuidwest-Ierland	56 (74 %)	20 (26 %)	76	+ 100
VIII	Golf van Biscaje	663 (85 %)	115 (15 %)	778	+ 24
TOTAAL		20.519 (66 %)	10.583 (34 %)	31.102	+ 3

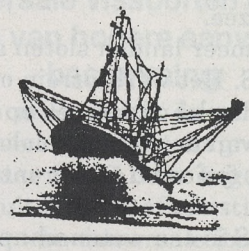
De cijfers van vorig jaar tonen aan dat één derde van de aanvoer (34 %) in buitenlandse haven belandt. Voor de aanvoer uit de belangrijkste visgronden lopen de aanlandingen in vreemde havens zelfs op tot 37 procent. De vangsten uit de meest nabijgelegen visgronden in het Kanaal komen echter hoofdzakelijk in eigen vismijnen terecht (85 %).

Verdeling per visgrond

ICES	Visgrond	% tot Belg. aanvoer
IIIa	Skagerrak	1.6
IVa	Noordzee Noord	1.0
IVb	Noordzee Centraal	37.2
IVc	Noordzee Zuid	27.9
Va	IJsland	0.0
VIa	West-Schotland	0.2
VIIa	Ierze Zee	6.4
VIIb	West-Ierland	0.0
VIId	Kanaal Oost	11.8
VIIe	Kanaal West	0.4
VIIf	Bristol Kanaal	5.0
VIIg	Zuidoost-Ierland	5.8
VIIh,j,k	Zuidwest-Ierland	0.2
VIII	Golf van Biscaje	2.5
TOT.		100

Verdeling belangrijkste visgronden

IVa,b,c	Noordzee	66.0
VIId,e,f	Kanaal	17.2
TOT.		83.2



Noordzee en Kanaal onze belangrijkste visgronden

De Noordzee is goed voor 66% van de aanvoer van onze zeevisserijvloot in Belgische en buitenlandse havens. Samen met het Kanaal leveren deze visgronden 83% van het totale aanvoergewicht op. De Ierse Zee (6,4%), de vangstgebieden ten zuiden van Ierland (6%) en de Golf van Biscaje (2,5%) zijn goed voor 15 procent op basis van de vangstgegevens van vorig jaar. De overige 2% van de aanvoer komt uit de visgronden van het Skagerrak en West-Schotland.

Ook dit jaar zullen een aantal visgronden vroegtijdig worden gesloten wegens uitputting van het quotum. In 1995 werd de visserij op elf bestanden stopgezet. Daaronder bevonden zich drie tong-, drie schol- en drie kabeljauwbestanden. Afgezien van de meer afgelegen bestanden in het Skagarrak en de Golf van Biscaje werden de sluitingen van de vangstgebieden zo lang mogelijk uitgesteld.
Om de vangsten maximaal over het volledige seizoen te spreiden voerde de overheid een stringent beheer. Met extra nationale beperkingen werd in de eerste plaats het opvissen van de tongbestanden aan banden gelegd.

Dit jaar is het niet anders. De druk op de belangrijkste visbestanden is nog toegenomen. Voortijdige sluitingen zijn bijna niet te ontlopen. Wellicht vallen ze vroeger op het jaar dan vorig jaar.
Om een beter inzicht te krijgen in de verschillende vangstgebieden vindt u op deze bladzijde een aanvoertabel en een kaart met de verschillende ICES-zones. (gw)

TE KOOP
Garnaalspoelinstallatie, zeef en kookketel te koop. Inlichtingen na 20 uur op tel.: 050 / 51 31 58.

Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst

Zij redden het wel!

Vrij recent registreerde de *Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingdienst* (VBZR) haar duizendvijfhonderste (1.500!) interventie. De VBZR, die drijft op de financiële steun van sympathisanten, watersporters en sporadische sponsoring, verantwoordde de voorbije 13 jaar met de meest diverse tussenkomsten haar bestaansrecht. De VBZR-vlag dekt amper de gevarieerde lading aan hulpverlenende bijstand in noodsituaties.

IN DE VORIGE EEUW al was er bij stormweer een Blankenbergse reddingsploeg *stand by* in een loods nabij de vuurtoren waar ook een houten reddingsboot (bemand met een kopman, tien roeiers en een stuurman) gestationeerd was. Aan de andere kant van de haveningang lag een identiek vaartuig. Die boten werden zo nodig door twee kloeke boerenpaarden naar de branding getrokken. Heroïsche tijden! Oudere Blankenbergenaren vertellen nog over de dramatische redding van de 'Nominoë' en over het stranden, in 1925, van de Duitse driemaster 'Obotrita' voor De Haan. Meteen de laatste interventie van de oude Blankenbergse reddingdienst want de staatsreddingdiensten in Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge beschikten toen over veel efficiëntere, gemotoriseerde reddingsboten.

Netten verdwenen, zeilen bleven

Geleidelijk verhuisde de beroepsvisserij naar Zeebrugge en de Blankenbergse haven kreeg een recreatieve functie. [Hoe en waarom dit gebeurde kon u vroeger reeds lezen in HVB nr VII 1988 p. 38]. Zo tokkelt nu sinds anderhalf decennium iedere forse



Voorzitter Vermoere: ***'In de voorbije tien jaar zijn we uitgegroeid tot een volwaardige particuliere reddingsdienst die opereert tot 6 mijl uit de kust tussen Oostende en Zeebrugge***



De vrijwillige Blankenbergse redders: goed voor 120 tussenkomsten per jaar.

bries haar maritieme melodie op het lopend want van een mastenbos in de voormalige spuikom. De stad kreeg er naast het al bestaande tijdok een nieuwe havenkom bij met navenant druk verkeer in een tot tot voor enkele jaren almaar meer dichtslibbende havengeul. Miserie! Sportvissers en pleziervaartuigen die daar bij zowat ieder laag tij vastliepen, waren aangewezen op de sleephulp van de loodsdienst uit Oostende of Zeebrugge. Door de democratiserende vloedgolf in de watersport neep de nood aan een lokaal opererende *rescue* eind jaren zeventig harder dan ooit.
In het voorjaar '83 startten een aantal leden van de *Vrije Noordzee Zeilers* de vzw *'Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst'* met een kern onbezoldigde vrijwilligers om de veiligheid op zee meer garantie te geven. Noodgedwongen amateuristisch gestart met erg beperkte financiële middelen, bouwde de enthousiaste ploeg zelf aan een paar kleine reddingsboten en een bescheiden materiaalpark. Dankzij de logistieke steun van o.a. de gemeentelijke overheid en het Vlaamse Gewest vond het expansieve reddingsteam onderdak in *"t vismijntje'* en in een vleugel van het voormalig vuurtorenwachtershuis waar in de voorbije jaren ook het Zeegenootschap (HVB V 1995 p. 12) z'n maritiem museum in onderbracht.

Wees paraat!

Vandaag staan, 24 op 24 uur, zo'n 20 vrijwillige redders klaar om amper tien minuten na de bieperoproep uit te rukken. Met het intussen fors uitgebouwd en professioneel materiaal weren de redders zich het jaar rond bij de meest diverse oproepen: redding, vastgelopen of gestrand vaartuig, motorpech of geblokkeerde schroef, berging, duikwerk, zoekactie, assistentie, pompen, opslepen, stormwacht, begeleiding van watersportmanifestaties... Gemiddeld goed voor zo'n 120 interventies per jaar!
Naast duik- en waterdichte pakken, EHBO-koffers, nachtkijkers, elektrische groep, bergingspompen, airlifts, vacuümmatras, beademingstoestel, zuurstofflessen, oliekerende vlotters en sleeptrossen is er ook de drie jaar geleden zelf geassembleerde en 32 knopen rappe *'Sterken Dries'* een semi-zelfrichtende reddingsboot aangedreven met waterjet. Dat laatste impliceert meteen een geringe diepgang (nodig voor strandlandingen), minder kans op verwondingen bij drenkelingen (want geen schroef) en een erg grote maneuvreerbaarheid. Mobiel staat de VBZR verder ook sterk met haar interventiebootje 'Evad 15' en de alleterreinwagen, die volledig is uitgerust voor alle hulpverlening op strand en in de branding. *'Sterken Dries'* ligt sinds april permanent *stand by* in een door de VBZR zelf ontworpen en gebouwd overdekt droogdokje van waaruit het binnen de minuut kan afvaren.
'In de voorbije tien jaar zijn we uitgegroeid tot een volwaardige particuliere reddingsdienst die opereert tot 6 mijl uit de kust tussen Oostende en Zeebrugge en dit tot windkracht 8 uit het zee. Voor haar interventies is de VBZR vrijwillig opgenomen in een netwerk waarvan ook het loodswezen van Zeebrugge, de Blankenbergse politie, Oostende Radio en de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij deel uitmaken', zegt ons voorzitter *Georges Vermoere. 'Naast onze interventies — statistisch één om de 3 dagen — hechten we veel belang aan de training en opleiding van onze redders: simulatie-oefeningen, EHBO-cursussen, navigatie, radiocommunicatie.*
Vorig jaar kregen we nog het bezoek in ons centrum van Nico De Jong, onderdirecteur van de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij die een instructieweekend kwam geven voor onze ploeg en een paar van onze redders volgden ook les in de Maritime Rescue International in Schotland'.

Koken kost geld

En Georges Vermoere gaat er prat op dat de eerste ploeg vrijwilligers van z'n reddingsteam — dankzij de 'biepers' in bruikleen gekregen van het stadsbestuur van Blankenberge, dat ook de oproepen binnenkrijgt — hoogstens 10 minuten na een noodoproep uitrukken met de boot of de Land Rover. De vier die zich eerst melden vormen meteen de reddingsploeg. *'Alleen in de weekends werken we met een vast ploegensysteem'*, zegt de 35-jarige voorzitter die al z'n vrije tijd in het breed maritiem gebeuren investeert: zeilend, duikend, vissend, surfend of reddend...
De VBZR wordt niet gesubsidieerd ☛

door de overheid en kan alleen blijven werken dankzij het financiële duwtje van steunende leden. De werkingskosten, het zware pakket aan verzekeringen — tot 200 000 frank per jaar — en het onderhoud van het materiaal, het kost allemaal veel geld. De jaarlijkse bijdrage van de leden, het onbezoldigde werk, giften, de logistieke steun van de gemeente en het vaste tarief dat aan niet-leden aangerekend wordt bij een tussenkomst, maken de vereniging financieel leefbaar. Het redden van mensenlevens is onbetaalbaar en dus voor iedereen.... gratis. Behalve voor berging en duikwerk worden de aangesloten leden trouwens altijd gratis geholpen. Voor interventies die buiten het begrip 'in veiligheid brengen van personen' vallen, wordt aan niet-leden een tarief aangerekend per geleverde prestatie en betaalt de geholpene automatisch ook 1250 fr lidgeld. Hier is duidelijk gespiekt bij de wegenwachtwerking! Het opslepen van een boot gebeurt - om overbodige administratieve rompslomp te mijden - altijd naar de haven van Blankenberge.

Zelf vindt *Vermoere* dat de beroepsvisserij nog te weinig weet over de interventiemogelijkheden die de VBZR ook in die sector te bieden heeft.

'Help ons helpen' is het devies bij de VBZR. *'Want zonder uw hulp, redden we het ook niet'*, besluit voorzitter Vermoere en hij vraagt meteen of wij al lid zijn.

Marc Loy

Info over de VBZR :
Felicien Rops Helling, Vuurtoren te 8370 Blankenberge. Tel. 050/41 97 97; steunend lid wordt men door het overschrijven van 1.250 fr op rekeningnummer 472-7385531-30.
Voor een interventie telefoneer je de politie van Blankenberge op 050/42 98 42 of via VHF op kanaal 8 (indien geen antwoord: kanaal 69 van Zeebrugge Traffic Center met vraag om VBZR op te roepen).



(Over het onderzoek naar fraude bij de subsidiëring van nieuwbouwvaartuigen):
'Blijft de vraag op welke gronden iemand zich gaat beklagen. Ziekelijke jaloezie? Wij kunnen er voorlopig alleen maar naar raden, maar opnieuw stond de sector in een negatief daglicht. Waarschijnlijk werd het gerechtelijk apparaat in werking gezet na een klacht bij het Hoger Comité van Toezicht. Wie zich echter bezig houdt met dergelijke wansmakelijke praktijken, weten wij vandaag nog niet. Als wij het ooit mochten te weten komen zullen wij met genoegen de naam (namen?) bekend maken. Feit is dat wie zich met zoiets bezighoudt er moet op uit zijn de visserijsector schade te berokkenen. Alsof het vandaag nog niet moeilijk genoeg is om de zaken te runnen!'

Bart Schiltz, voorzitter van de Rederscentrale in het Informatieblad van die beroepsvereniging, 1996 jaargang 23, nr. 12, p. 13)

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

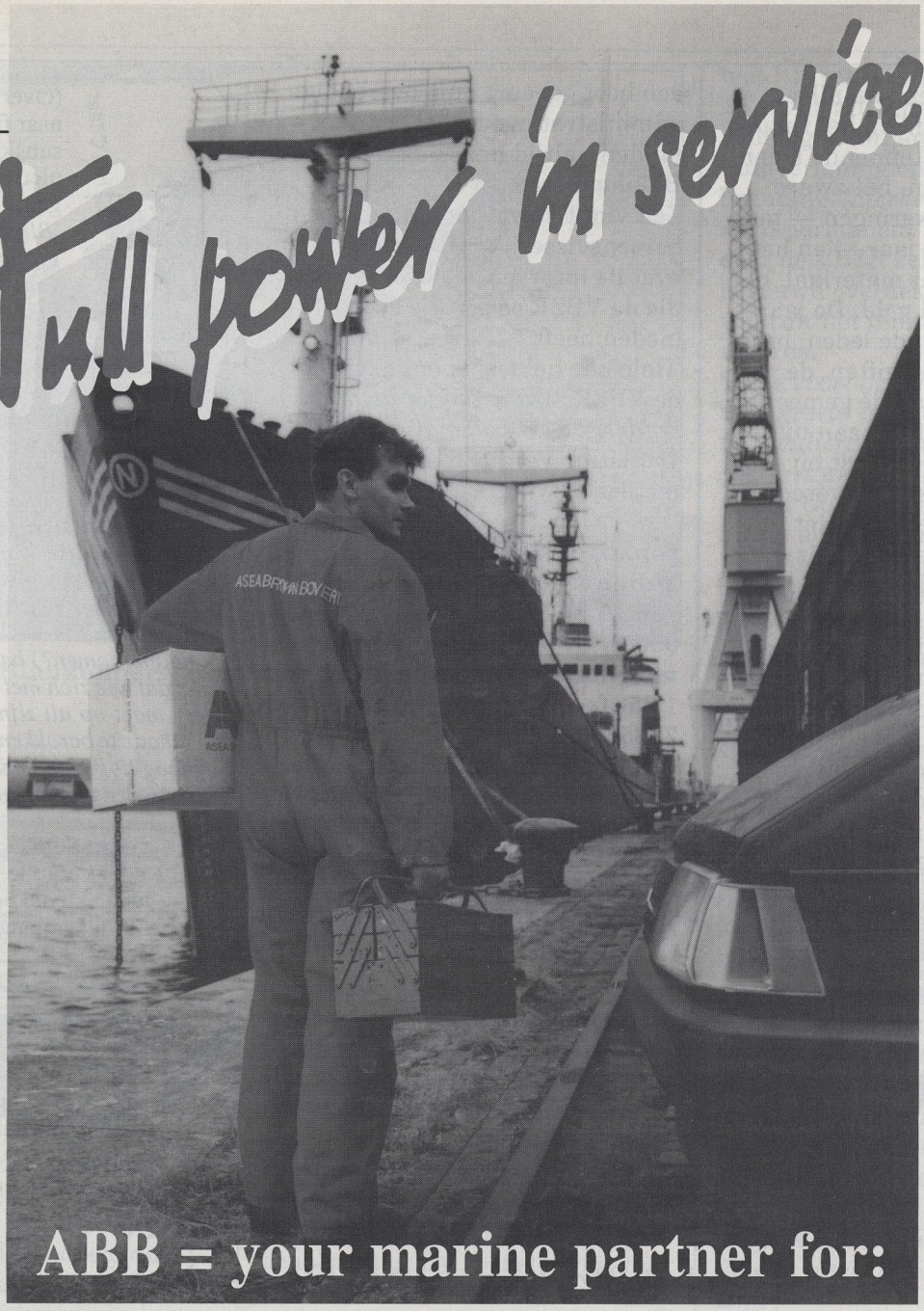
Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.
Wij letten eerst op de goede service

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



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

CULINAIR

Vis op de buis

Tijdens de zomer loopt op de twee West-Vlaamse regionale zenders (Focus en WTV) een luchtig praatprogramma dat *Zomertendens* heet. Zoals bekend worden de programma's van deze regionale zenders continu herhaald. In *Zomertendens* wordt telkens plaats ingeruimd voor een viskookrubriek. Daarvoor put de redactie uit de recepten van de twee succesvolle video's *'Vis Natuurlijk. Vis kennen en koken'*. De video's werden (samen met de bekende kookboeken) door de Vlam (Vlaamse Dienst voor Agro-Marketing) uitgegeven.

In augustus komen de volgende recepten op de buis:

04.08: griet met artisjokroom, postelein, linzen en truffels van Pierre Wynants, van het allerbekendste Belgische restaurant: Comme chez Soi (Brussel);

11.08: zeepaling in 't zuur, een recept van Firmin Hoste uit het Gasthof De Kroon te Brugge;

18.08: verse haring in zure room van Marnix Jonckheer (restaurant Lac te Loppem);

25.08: Sint-Jacobsschelpen met Belgisch witloof van Roger Souvereyns, restaurant Scholteshof te Stevoort.

Ook omdat de Vlam medesponsor is van dit programma wordt bij de recepten telkens verwezen naar de vishandelaars bij wie de eigenlijke VLAM-publikaties te koop zijn.

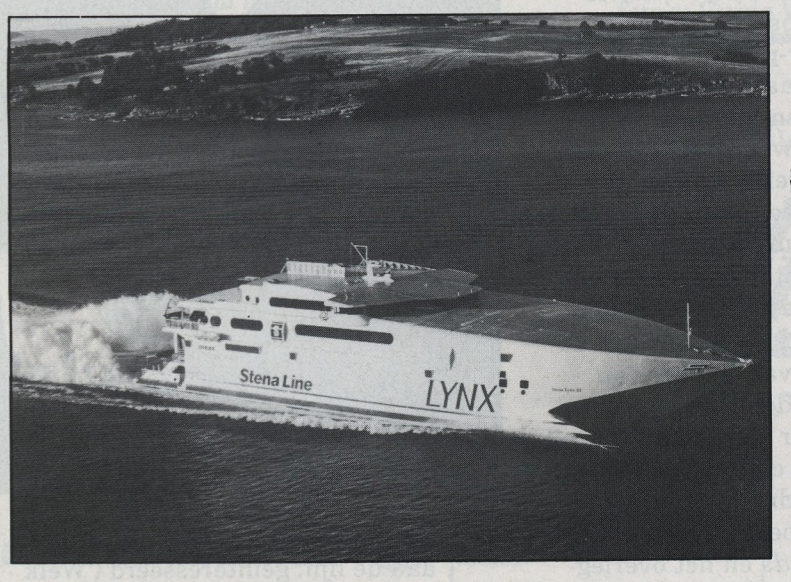
Europese Unie telt minder dan 100 000 vaartuigen

In haar halfjaarlijkse statistisch bulletin telt de Europese Unie 99 616 vissersvaartuigen, goed voor 2.082.044 BT en 8 113 726 kW. Per lidstaat ziet de verdeling er als volgt uit:

Lidstaat	vaartuigen	Tonnage(*)	kW
België	156	23 262	66 626
Denemarken	5117	96 917	402 543
Duitsland	2 389	75 974	165 726
Griekenland	20 290	116 691	654 532
Spanje	18 314	646 881	1 614 794
Frankrijk	6 573	179 875	993 570
Ierland	1 355	57 859	190 410
Italië	16 325	260 602	1 513 677
Nederland	1 009	180 607	513 781
Portugal	11 856	123 539	397 818
Finland	3 952	22 723	217 096
Zweden	2 573	49 915	262 230
Groot-Brittannië	9 767	247 198	1 120 923
Totaal	99 616	2 082 044	8 113 726

(*) Tonnagecijfers zoals ze tot nu genoteerd werden, de BT-cijfers van de vaartuigen zijn nog niet in alle landen beschikbaar.

Steeds sneller over het Kanaal



De Zweedse ferry-uitbater Stena Line, sinds 1965 aanwezig op het Kanaal, zette vorige maand de *Stena Lynx III* (90 meter) in op de verbinding Calais-Dover. De Lynx is momenteel de grootste hogesnelheidscatamaran tussen Frankrijk en Engeland. Het vaartuig scheert aan 44 knopen (80 km/u) door het water en maakt de overtocht in 45 minuten. Aan boord is plaats voor 600 passagiers en 153 auto's. Dagelijks vaart de Lynx III zesmaal heen en terug tussen Calais en Dover.

Stena is de grootste ferry-rederij ter wereld. De rederij baat 35 ferries uit op 15 verschillende routes in Scandinavië en rond Groot-Brittannië. Vorig jaar vervoerde Stena 15 miljoen passagiers, 2,7 miljoen auto's en bijna 1 miljoen vrachttransporten.

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

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

Walter Debrock (1911 - 1996)

Op woensdag 17 juli overleed Walter Debrock (°13 februari 1911). Ondanks het feit dat het leven hem ver van zijn geboortestad Oostende bracht, bleef hij er al die tijd een innige band mee houden.
Als erevoorzitter van de marineacademie, erevoorzitter van de Raad van Beheer van de *Vrije Universiteit Brussel* (V.U.B.) en auteur van een onnoembaar aantal publikaties over de meest verscheidene onderwerpen was hij ongetwijfeld een van de vooraanstaande Vlaamse publicisten.
Tijdens zijn studententijd aan de Gentse universiteit waar hij zijn doctoraatstitel in de klassieke filologie behaalde, was Debrock voorzitter van het studentengenootschap *"t Zal Wel Gaan'*. In het beroepsleven was hij leraar-prefect, directeur-generaal van het middelbaar en het normaalonderwijs en administrateur-generaal van de Diensten voor Nederlandse Cultuur. Vanaf 1971 was hij buitengewoon docent aan de V.U.B. en zoals gezegd voorzitter van de Raad van Beheer van dezelfde universiteit.
Verder speelde hij een rol in het culturele leven via zijn lidmaatschap van het hoofdbestuur van het *Vermeylenfonds* en het overlegcentrum voor Vlaamse Verenigingen. Tot 1987 was hij voorzitter van de *Marine Academie*. Ook was hij lid van de *Académie de Marine* van Frankrijk.
Tot zover de officiële personalia.
Voor ons was Walter Debrock natuurlijk in de eerste plaats een actief HVB-medewerker. We hoorden hem indertijd op de Vlaamse radio over de Oostendse kapers vertellen.
Als ons geheugen het verleden nu niet kleurt dan is het zelfs zo dat we de uitzending hoorden op het moment dat we overwogen het toen zieltogende HVB een nieuwe start te geven. Hoorden we Debrock via de autoradio, toen we terugreden van Bredene naar Gent, en wel nadat we met Willy Versluys over HVB een eerste gesprek gevoerd hadden? In elk geval trokken we onze stoute schoenen aan en belden Debrock op: of hij daarover een stukje wou schrijven. We kregen in Brussel



een meer dan bereidwillige man aan de lijn: geïnteresseerd ('Welk nieuws uit Oostende? En de visserij, hoe gaat het daarmee?'), geëngageerd ('Neen, Het Visserijblad màg niet verdwijnen!'), onbaatzuchtig ('Natuurlijk doe ik dat gratis... en als er verder nog iets is, dan moet je het maar vragen'). Achteraf bleken het meer dan louter woorden te zijn. Het stukje dat we verwacht hadden te krijgen, groeide uit tot een lange reeks over àlle bekende Oostendse kapers. Uiteindelijk werd het een unieke verzameling, waarbij voor het eerst het hele Oostendse kapersleven in actie — op zee — beschreven werd. Enig! Wij werden dan ook pleitbezorger om de reeks in een boek uitgegeven te krijgen. De Oostendse uitgeverij *Manga* werd daar uiteindelijk ook toe bereid gevonden. Toen Roel Ghysel er echter onverwachts de brui aan gaf en zijn uitgeverij ter ziele ging, richtten wij de gelegenheidsuitgeverij *'De Lachende Visch'* op die van de Mangaplannen redde wat er te redden viel: o.a. het boek *'De Oostendse Kapers'* van Walter Debrock.
Het is tijdens de voorbeiding van de realisatie van dat boek dat wij de man beter leerden kennen. Iemand die dan in de ambtenarenstad Brussel mocht *wonen*, maar desalniettemin in Oostende bleef *leven*: trouw aan zijn jeugd, trouw aan zijn vrienden, trouw aan het merkteken waarmee hij opgegroeid was: de zee. Een slag in het gezicht van al die Oostendenaars die deze (halve) stad menen de rug toe te moeten keren.
Een causeur was Debrock, iemand die het Oostende van zijn jeugd weer tot leven kon wekken. Een geëngageerde stedeling was hij ook, die destijds in de startblokken van de *Socialistische Jonge Wacht* ging staan, die ooit mee de Oostendse socialistische linkerzijde (met Major tègen Peurquaet) georganiseerd had, die dat engagement ook in de oorlogsjaren voortzette door in het linkse *Onafhankelijkheidsfront* te treden.
Toen wij hem leerden kennen, keken wij in de ogen van een milde, maar niet vrijblijvende mens. Stralende ogen van de intelligentie. Een intellectueel ☛



in de Franse betekenis: een personaliteit, een geleerde die geen vakidioot wilde zijn, maar iemand een eigengevormde, vrijzinnige mening over àlles had... en er (terecht) op stond die mening wereldkond te maken.
Een levensgenieter was Debrock, iemand die met zijn uitgever een afspraak maakte, maar niet voor hij de vrienden (verenigd in een heuse Oostendse senaat) ontmoet had. Debrock was een man van de wereld, die in alle milieus over de vloer kwam, maar zich daar niet naar schikte. Dat ik me door die mannen vooral niet mocht laten doen! Dat zegde hij keer op keer. En die mannen, zo leerden wij gaandeweg, dat kon iedereen zijn.
Een bijzonder succesrijk burger was Debrock, maar dat hij de idealen van zijn jeugd niet vergeten was, bewijst zijn laatste politieke tussenkomst. In de SP nam hij het toen openlijk op voor de — vooral in het vrijzinnige sociaaldemocratische milieu — veelgeplaagde en -belaagde Frank Vandenbroucke. Op het ogenblik van het beruchte Agustaschandaal was de man nog SP-voorzitter en dus in opspraak gekomen. Geconfronteerd met het bestaan van een zwarte partijkas had hij opdracht gegeven dat geld... te verbranden. Schandaal! Debrock was ongeveer de enige die ik daar toentertijd iets verstandigs over hoorde vertellen: 'Iemand die geld verbrandt, kan niet anders dan onschuldig zijn'.

Flor Vandekerckhove,
foto's: Guido Walters

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

Aktiviteitenkalender voor vissers

AUGUSTUS

1-31 *"Een vis uit het water praten"*, een tentoonstelling rond gezegden en spreuken ontleend aan de visserij, in het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke.
1-31 *"Geschiedenis van de Belgische Marine"*, tentoonstelling in Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen (tot 31.12.96)
9-10 *"Visserijdagen"* in Colijnsplaat (Ned.)
10-11 *"Visserijdagen"* in Breskens (Ned.)
14 Opvoering theatermonoloog *"Naar de kloten"*, Visserijmuseum Oostduinkerke (21 u., toegang gratis)
14-17 *"Nor-Fishing '96"* in Trondheim (Noorwegen)
15 *Zeewijdingsprocessie* in Heist
15 10de *"Festival van het Visserslied"* te Heist (Zeedijk)
17 *"Mosseldag"* in Yerseke (Ned.)
28-31 *"Visserijdagen"* in Harlingen (Ned.)
31 *"Walvissloepenrace"* in Oostende (Kanaal Brugge-Oostende)

SEPTEMBER

2-8 *"Nationale Mosselweek"* in Nederland
3-6 *"Baltexpo '96"* in Gdansk (Polen)
8-11 *"Intercool"*, vakbeurs voor diepvries in Düsseldorf (Duitsland)
18-21 *"Icelandic Fisheries Exhibition"* in Reykjavik (IJsland)
22 *"Garnaalfeesten"* in Boekhoute

BREDENE

Walvissloepenreeks

Op het kanaal Oostende-Brugge gaat op zaterdag 31 augustus voor het eerst de walvissloepenrace door. Een en ander wordt ingericht naar aanleiding van het 125-jarig bestaan van de roeiclub KRSNO. Deze sportvereniging kan overigens met trots zeggen dat ze haar lid Bjorn Hendrickx richting Atlanta mocht zien vertrekken waar hij deelneemt aan de olymische spelen.
Ook om de roeisport te propageren en jong talent aan te moedigen wordt deze spectaculaire wedstrijd ingericht waarbij deelnemers en boten veelkleurig getooid zijn. De dag wordt verder opgeluisterd door de concertband van Oostende en een Blankenbergs muziekcorps, 's middags wordt er een barbecue georganiseerd.
De winnaar van de walvissloepenrace krijgt de ereprijs geschonken door reder ter visserij Willy Versluys, tevens de laatste Vlaamse reder die een ijslandtreiler uitbaatte.
De race start om 10 uur wanneer door de gekostumeerde ploegen over 200 meter tegen de tijd wordt geroeid om de beste poolpositie in te nemen. Om 14 uur gaat dan de eigenlijke race door.
Vermeldenswaard is verder dat aan de koers deelgenomen wordt

S.D.S.
SCHEEPSDIESEL SERVICE N.V.
*VISSERIJ *BINNENSCHEEPSV. *INDUSTRIE*

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

BOOMKORSTRAAT 7/8 ZEEBRUGGE
tel. : 050/545178 - 050/550188
fax. : 050/ 55.03.67
..... semafoon 07/300.47.81.....
(altijd bereikbaar)
VRAAG DE BEFAAMDE S.D.S. SERVICE

door verschillende bekende bedrijven uit de streek: NV Verstraete (Jabbeke), NV Orac (Oostende), NV CNO (Oostende), NV Ives (Oostende), NV Baggerwerken Decloedt (Oostende - Zeebrugge), NV Elektrabel (Bredene), NV Daikin (Oostende), NV Valcke (Oostende), NV Mutoh (Oostende), NV Esco (Oostende), NV Mc Cain (Oostende), NV Rosenbauwer (Oostende) en NV Schlegel (Gistel).

Resultaten visserijscholen

Prvinciaal Maritiem Instituut

Behaalden het certificaat van scheepsleerjongen: Arts Bart - Carton Nick - Coopman Emmanuel - Couhysder David - De Raedt David - De Ridder Tim - D'Hondt Ronny - Duerickx Frederic - Everaert Joachim - Flitser Peter - Jacob Kristof - Lysen Mario - Paulet Christophe - Pius Andy - Popelier Gerrit - Uzeel Richard - Van der Veen Kristof - Vanhoucke Glinn - Vermeulen Michael.

Behaalden het getuigschrift van aspirant-schipper ter visserij: Goossens Jimmy - Jacobs Diederik - Lebluy Guillaume - Schmidt Hans - Thiel Hans - Vandamme Yvonnick - Van Hulle Steve - Van Troye Tom

Behaalden het getuigschrift van aspirant-schipper ter kustvisserij: Compernolle Dave - Struyf Bryan - Verlinde Steve

Behaalden het brevet van schipper ter kustvisserij: Ackx Marc - Deramoudt Danny - Utterwulghe Geert

Behaalden het brevet van schipper ter visserij: De Brock Erwin - Dezutter Peter - Hantson Jean-Francois - Law James - Lepeire Johan - Salliau Gregory

Behaalden het brevet van Matroos-motorist: Couttenier Stefaan - Delrue Jean-Claude.

K.W. Ibis

Behaalden het certificaat van scheepsleerjongen: Arboit Nicolaas, De Ridder Jürgen, Hosten Steve, Hovelaque David, Pauwaert Jordy, Schapdryver Mario.

Behaalden het getuigschrift van aspirant schipper ter visserij: Pollet Bart, Schoutteet Björn, Serpieters Andy, Theys Tanguy, Waldack Stefaan, Wtterwulghe Wesley.

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

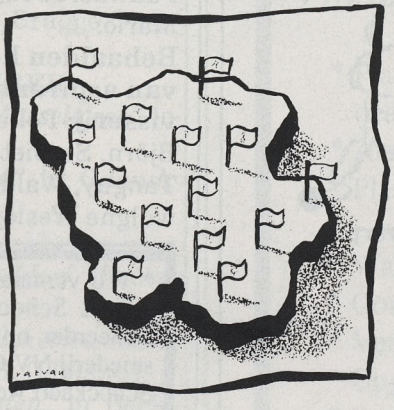
Tel 00 31 11369 5383 — (F. Lokerse) — Fax 00 31 11369 5229

* Wij vernamen het overlijden van Albert Schockaert, Afgevaardigd Beheerder op rust van de scheepssmederij NV O. Schockaert. Albert Schockaert werd geboren te De Panne op 19 februari 1916 en overleed te Oostende op 7 juli 1996. De uitvaart greep plaats op 12 juli 1996.
* Op 5 juli overleed te Oostende de 81-jarige Albert Gombert, zeeloods op rust. Albert Gombert, echtgenoot van mevrouw Agnes Holte, werd geboren te Vlissingen op 23 september 1915.
* De Rederscentrale meldde het overlijden van Bertha Vandierendonck (81), weduwe van Louis Depaepe. Zij is de moeder van Freddy Depaepe, reder van de Z 53 en bestuurder van de Rederscentrale.

Vlaams Visserij-investeringsfonds treedt volgend jaar in werking

DE VLAAMSE REGERING heeft maatregelen uitgewerkt om de visserijsector te ondersteunen. Dat betekent dat de regering vorige week instemde met de oprichting van een Vlaams Visserij-investeringfonds dat in het ontwerpdecreet de omschrijving *"Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij- en Aquicultuursector"* (FIVA) meekreeg.

Het initiatief komt van Minister van economie en landbouw, Eric Van Rompuy. Hij lanceerde zijn voorstel tijdens een bezoek aan de Zeebrugse Visveiling op 8 december vorig jaar. Het op te richten investeringsfonds zal steun en gewestwaarborgen verlenen voor de bouw en de modernisering van vaartuigen, de uitrusting van vissershavens, de verwerking en afzet van visserijprodukten en de bevordering van de verkoop. Jonge reders zullen bij de overname van een vaartuig kunnen rekenen op een waarborg van de Vlaamse overheid.
In afwachting van de oprichting van het FIVA werd in april een overgangsregeling ingesteld. Dit gebeurde om te vermijden dat de visserijsector zonder steun zou vallen nadat Gimvindus begin dit jaar niet langer betrokken was bij de scheepsbouwdossiers.
Na de officiële oprichting van het nieuwe financieringsinstrument zal FIVA, een parastatale A, bevoegd zijn voor de toepassing van de bestaande reglementering.
Het ontwerpdecreet moet nog een positief advies van de Sociaal-Economische Raad voor Vlaanderen (SERV) krijgen vooraleer de tekst in definitieve besluiten kan omgezet worden. Zoals de zaken er nu voor staan kan het FIVA op 1 januari volgend jaar officieel van start gaan. (gw)



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

NIEW TELEFOONNUMMER

Dienst voor Zeevisserij

Het telefoonnummer van de Dienst voor de Zeevisserij in Oostende is opnieuw veranderd. De dienst is voortaan bereikbaar op het nummer 059-50.89.66, nummer dat vroeger reeds in gebruik was.

BLANKENBERGE

500.000ste bezoeker in Sea Life Centre

Sinds de opening in april vorig jaar kende het Sea Life Centre in Blankenberge een grote bijval. Begin juli verwelkomde men er de 500.000ste bezoeker. Voor de attractie betekent dit 7.500 per week.

HEIST

Festival van het Visserslied

Donderdag 15 augustus, staat in Heist volledig in het teken van de visserij. Naar jaarlijkse gewoonte is er de processie en de zeewijding. 's Middags is er het 10de *Festival van het Visserlied.*
Het zangfestival gaat voor het eerst door in openlucht op de zeedijk ter hoogte van het Heldenplein waar het publiek kan plaatsnemen op de tribune.

BREDENE

Godtschalck breidt uit

Het Zeemanstehuis *Helena & Isabella Godtschalck* op de grens Oostende-Bredene krijgt geld voor uitbreiding. Daardoor kan de verblijfscapaciteit van 50 tot 80 bewoners worden opgedreven. Minister van Volksgezondheid Marcel Colla heeft de nodige kredieten vrijgemaakt voor uitbreiding en modernisering van de instelling.
Het Zeemanstehuis, ingehuldigd op 21 september 1925, bestond vorig jaar 70 jaar.

VRAGEN & ANTWOORDEN

Onderste grens

Uit het antwoord op een vraag van volksvertegenwoordiger Jacky Maes blijkt dat Vlaams minister Van Rompuy, verantwoordelijk voor de visserij, niet van plan is vast te houden aan de onderste grens van 150 vaartuigen. Voor hem zijn 'capaciteit' en 'vermogen' de begrippen waarmee gewerkt wordt. Hoeveel vaartuigen daarvoor ingezet worden is niet belangrijk Meer zelfs: '*Het absoluut vasthouden aan een ondergrens van 150 vaartuigen (...) zou elke dynamiek ontnemen voor de evolutie van de vloot.*' (sic). 125 vaartuigen, dat lijkt de minister dan weer wel een dynamisch cijfer te zijn.

NIEUWE ONDERNEMINGEN
¤ **REDERIJ DE ZEEMEEUW NV,** Oostende, uitbating van de visvangst. Kapitaal 600.000 fr. (BS 5 juli 1996).

Vlaamse Vissersbond eist officiële herkenning

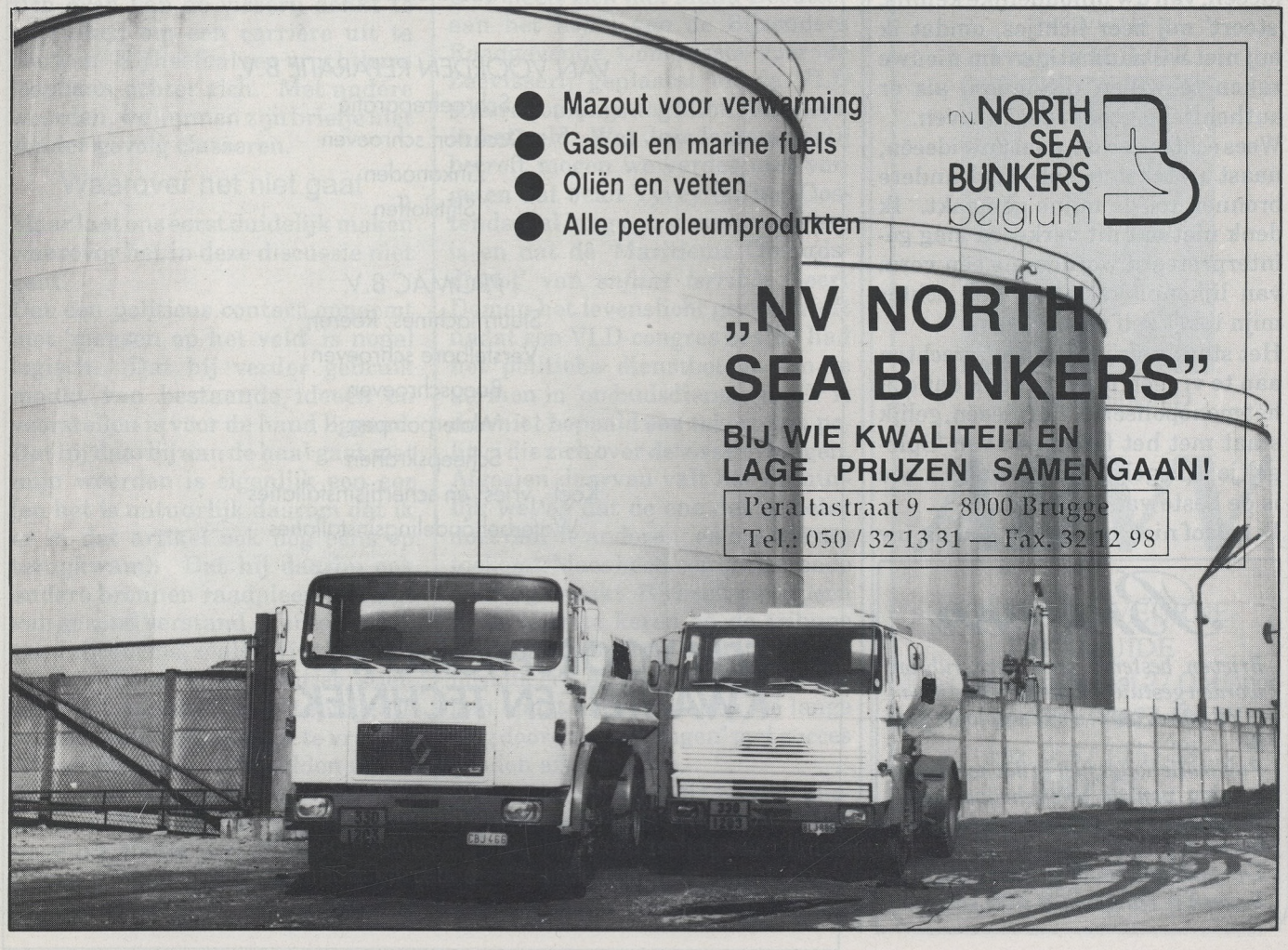
De coöperatieve redersorganisatie 'Vlaamse Vissersbond' (VV) die op 1 maart het levenslicht zag, heeft op 6 juli een dossier overhandigd aan de federale minister van landbouw (en visserij), Karel Pinxten.

In het dossier verwoordt de VV haar standpunt i.v.m. de ontwikkeling van de Vlaamse vloot. Ze klaagt erin aan dat er geen concreet plan voor de modernisering van de kustvissersvloot bestaat. Volgens de VV is dat in tegenspraak met de vele pleidooien die door diverse politici gehouden worden ten voordele van de kustvissers. Wèl werden, aldus de VV-ers, inmiddels een aantal bijzonder grote vissersvaartuigen gebouwd, zodat België weer het MOP-streefcijfer overschreden kan hebben. Voor de kustvissers heeft dat alvast voor gevolg, zo stelt de VV, dat zij niet meer in aanmerking komen voor subsidiëring bij nieuwbouw.

Bij de oprichting van de VV was er nogal wat te doen over het aantal leden dat deze organisatie al dan niet zou hebben. De VV heft in deze brief een tip van de sluier op waar ze zegt 30% van alle reders te vertegenwoordigen en zelfs 75% van de kustreders. Het kan dan ook niet langer zijn dat de Vlaamse Vissersbond in het overlegwezen genegeerd wordt, zo stelt de VV onomwonden. Meer bepaald als producentenorganisatie van garnaalvissers is er, aldus VV-voorzitter Rudy Barbaix, plaats rond de onderhandelingstafel. In de aanvraag heet het officieel zo: *'Daar de lidstaat België nog niet beschikt over een producentenorganisatie voor cragnon-cragnon* [garnaal N.v.d.R.] *(...) denken wij hiervoor in aanmerking te komen'*. dan volgt een opsomming der ledenvaartuigen voor de doelsoort cragnon-cragnon: *'O.20, O.23, 0.62, O.101, O.110, O.116, O.211, O.225, O.427, O.430, O.533, O.700, O.191, O.152, O.536, O.100, O.455, O.229, Z.122, Z.554, N.64, N.86 en N.12.'* Sommige leden-garnaalvissers blijven ook lid van de Rederscentrale, zo stellen de VV-ers in dit dossier, omdat: *'deze instelling de bijdragen voor belangenverdediging en opvang vis niet wil scheiden'*. Volgens de VV is dit in strijd met de EG-bepalingen en neemt de Rederscentrale een machtspositie in die ten aanzien van de VV discriminerend werkt.

Vrijwaren kustwateren

Inmiddels is de VV ook een actie gestart om de kustwateren voor te behouden aan de Vlaamse vissers. De VV-ers menen in de wetgeving voldoende middelen te vinden om niet-Belgische garnaalvissers uit de 3-mijlszone te weren. Om die actie kracht bij te zetten heeft de VV o.a. verschillende politici bezocht en hen gevraagd daarover een standpunt in te nemen. (fv)



Volksvertegenwoordiger Jacky Maes:

'De visserij is belangrijk'

MET ENIGE VERBAZING en onderdrukt gegrinnik heb ik uw artikel in verband met *de kapellekensbaan* gelezen. Ik wil hierop reageren omdat ik geen misverstanden wil, ook niet naar de toekomst toe.

Ik kom niet uit de '*visscherie*' en heb ook geen schroom om dat ruiterlijk toe te geven. Ik vind de visserij wel belangrijk uit economische redenen, en dus zeker niet om folkloristische motieven. Als parlementair en binnen de SP-fraktie is mij ook gevraagd om deze materie op te volgen, omdat volgens de socialistische familie de visserij alle hulp kan gebruiken.

Ik heb nooit onder tafel of stoelen weggestoken dat ik naar de menen op het veld wil luisteren en dat ik mij in deze materie wil inwerken. Het lichte verwijt dat ik gebruik maak van uw teksten, van uw ideeën, van uw inhoudelijke kennis, 'stoort' mij zeer lichtjes, omdat ik mij niet wil aanmatigen om nieuwe zaken te willen uitvinden, als er authentieke goede ideeën leven.

Wees echter gerust, naast uw ideeën, naast uw teksten, heb ik ook andere bronnen tot de mijne gemaakt. Ik denk niet dat dit verkeerd mag geïnterpreteerd worden als een vorm van lijkenpikkerij. Ik heb echter mijn tekst zelf geschreven.

Het staat u vrij om auteursrechten aan te vragen maar bedenk dat ook het monopoliseren van ideeën, gelijk staat met het fenomeen van 'Spiegeltje, spiegeltje aan de wand... wie is de beste van het land...'

Ik geloof niet, beste Flor, dat dit uw bedoeling is, maar toegegeven... ik ben een luisterbereid persoon. Misschien is dit de boodschap dat er meer mensen zouden moeten luisteren naar anderen... om te vermijden dat we ondergebracht worden in kapellekes en vergeet niet: 'gedeelde kennis... is gedeelde verantwoordelijkheid'.

Met vriendelijke groeten en luisterbereid oor,
Jacky Maes,
Vlaams volksvertegenwoordiger

P.S.: U ziet... ik lees HVB. ☞

Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3).

Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd.

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

VAN VOORDEN-PROMAC

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

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

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

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

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

Rest dus alleen nog de vraag:

is de politiek belangrijk?

IN DE VORIGE editie van HVB werd een stuk geplaatst (1) over de 'kapellekensmentaliteit'. Al te veel speelt de visserij zich 'in de eigen kapel' af, zo stelde het artikel. Al te veel beschouwen we de visserij als iets dat moet afgeschermd worden van al degenen die niets met ons kapelletje te maken hebben.
Die mentaliteit treffen we overigens niet alleen in de visserij aan. Ook elders is ze schering en inslag. In de politiek bijvoorbeeld, zo vervolgde het stuk, wordt het algemeen belang nogal eens verward met het partijbelang (het belang van de eigen kapel).

EEN VAN DE door mij aangehaalde voorbeelden betrof de redevoering die de volksvertegenwoordiger Jacky Maes in de Vlaamse Raad hield. (2) Het is op deze passage dat deze politicus vandaag antwoordt.
De reactie is interessant. Ten eerste wijst ze erop dat Maes met HVB en zijn lezers in dialoog wil treden: over politiek, over visserij, over woorden en over ideeën. En daarvoor dient dit blad. Maes is verder geen politiek nieuwkomertje dat zich even van de visserij denkt te gebruiken om een carrière uit te bouwen. Hij heeft al een vruchtbare loopbaan achter zich. Met andere woorden, we kunnen zijn briefje niet zonder gevolg classeren.

Waarover het niet gaat

Maar laat ons eerst duidelijk maken waarover het in deze discussie niet gaat.
Dat een politicus contact opneemt met 'mensen op het veld' is nogal logisch. Dat hij verder gebruik maakt van bestaande ideeën en voorstellen is voor de hand liggend. Dat hij daarbij aan de haal gaat met mijn woorden is eigenlijk een eer (en het is natuurlijk daarom dat ik er in dat artikel ook nog eens op terugkwam). Dat hij daarbij ook andere bronnen raadpleegt getuigt van gezond verstand. Verder heb ik geen zin om me, zoals hij insinueert, in de rol van sneeuwwitjes stiefmoeder te plaatsen en het spiegeltje aan de wand wat dan ook te vragen. Als we dan toch voorbeelden uit de literatuur aanhalen, dan kies ik persoonlijk voor dat romanpersonage uit Nadja van André Breton, dat zegt: *'Nogmaals, ik loop liever in het donker dan dat ik mij verbeeld dat ik in het daglicht loop'.*
Daarover gaat het dus allemaal niet.

Doorgeefluik

Is de visserij belangrijk? Ja, zegt Maes... en met hem zoveel andere politici. Want laat ons de zaken duidelijk stellen: de SP mag Maes aangesteld hebben om 'deze materie te volgen', die partij is daar rijkelijk laat mee. Alle andere 'politieke families' hebben al heel lang hun 'volgers': Agalev heeft er de ex-senator Michiel Martens op versleten, de CVP heeft zich met Manu Desutter aan het hoofd van de Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Zeevisserij geplaatst en de VLD stuurde onlangs nog Mimi Kesteleyn in het veld. Wat deze laatste partij betreft mogen we verder niet vergeten dat Jean Vyvey (in het Oostendse) al lang een visserij-watcher is en dat de 'Maritieme Ombudsdienst' van *enfant terrible* Geert Deman het levenslicht gezien heeft nadat een VLD-congres beslist had het politieke dienstbetoon om te vormen in 'ombudsdiensten'. Er is dus niet bepaald een tekort aan politici die zich over de visserij buigen. Afgezien daarvan valt het natuurlijk wel op dat de ene dat al beter doet dan de andere... en ere wie ere toekomt: Maes heeft een spetterende entree gemaakt. Hij heeft niet alleen in de kortste keren op de tribune een aantal concrete voorstellen geformuleerd, hij doet ook wat hij maar kan opdat die voorstellen 'de lange weg door de instellingen' met succes zouden afleggen.
Maar *au fond* doen die politici allemaal hetzelfde: zij luisteren 'naar mensen op het veld', zij maken gebruik van de ideeën die zij daar aantreffen en brengen deze naar voor op de tribune, in de administratie... Zij fungeren dus als doorgeefluik. Zo te zien is politiek dus helemaal niet belangrijk. 't Is maar dat 'de mensen op het veld' zelf niet over voldoende tijd en invloed beschikken om hun ideeën persoonlijk uit te dragen. ☞

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



Secretaris
Ivan VICTOR



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

Pleisters

Dat is hetgeen ik in het betreffende stuk voor ogen had toen ik over de politieke *kapellekens* sprak. Elk van die politici geeft via het eigen kapelletje een aantal ideeën door (en een aantal andere natuurlijk niet, want anders volstond één enkele kapel). Maar elders — in de Europese Unie bijvoorbeeld — doen de zware kanonnen rustig verder. Ook zij luisteren naar 'mensen op het veld' en wel naar twee soorten: enerzijds naar degenen die namens 'de sector' spreken en die welbepaalde economische belangen verdedigen, anderzijds naar 'de biologen' die voor de visstand spreken. Het samenklutsen van 'teksten, ideeën en inhoudelijke kennis' van die twee groepen heeft de Vlaamse visserij gebracht waar ze nu staat: ergens tussen nergens en de afgrond. Dat is geen doemdenken, dat zijn de feiten.

Maes en de overige Vlaamse politici die zeggen de visserij een goed hart toe te dragen moeten de ernst van de situatie dus goed begrijpen. Vandaag is het in de visserij geen leven meer, het is overleven! Alle voorstellen die zij bij 'de mensen op het veld' oprapen zullen dan ook pleisters op een houten been zijn... tenzij we erin slagen de visserij uit haar eigen kapelletje te krijgen èn de politici uit het hunne.

Gemeenschap

Want buiten al die kapelletjes bevindt zich de oplossing van al die problemen. Die oplossing heet 'de gemeenschap'. Die is afwezig in heel het debat dat de toekomst van de visserij bepaalt. Wat krijgen we te horen? Langs de ene kant: de vrije markt, vrij verkeer van goederen, geen concurrentiebelemmerende maatregelen. Langs de andere kant: bescherming van de visstand. En de vissersgemeenschappen? Die zwijgen. Die oorverdovende stilte heeft al tot catastrofes geleid, bijvoorbeeld in Newfoundland en Canada. (3) Dr. Rosemary Ommer zei het in *World Fishing Industry Review* van 1995 als volgt: *'De gezondheid van de natuurlijke hulpbronnen kan niet los gezien worden van het welzijn, de economie en de cultuur van degenen die deze hulpbronnen aanboren. En dat zijn niet alleen bedrijven, maar evenzeer lokale gemeenschappen waarvan de bestaansreden altijd al de visserij geweest is (...) In Canada is iets verkeerd gegaan en de essentie van hetgeen daar verkeerd ging is dat er niet ingezien werd dat mensen en vissen deel uitmaken van hetzelfde ecosysteem'.*

Wat kan een Vlaams volksvertegenwoordiger dan doen? Hij kan in zijn kapelletje blijven zitten. Vandaar uit kan hij zijn luisterbereid oor over het veld laten wapperen omdat hij door zijn partij aangeduid werd om 'deze materie op te volgen'. Maar hij zou ook de afwezige gemeenschap in het spel kunnen binnen brengen: *de vissers die het toch maar doen daar op zee, maar ook de vrouwen die de laatsten zijn om de gemeenschap nog een beetje samen te houden, de middenstand die in die visserijgemeenschap haar boterham verdient, de werklozen, de steuntrekkers die naar de rand van de samenleving verstoten werden, de ouderen die het een heel leven op zee uitgezongen hebben, de kinderen en de toekomst die ze al dan niet hebben, en — waarom niet — de vele tientallen zwartwerkers die zodoende proberen te overleven... allen die vandaag niet meetellen. Zij die niets te zeggen hebben. Met andere woorden: hij kan nadenken over middelen om de Vlaamse visserij sociaal te verankeren.*

'Op het veld' werden daar al praktische voorstellen voor geformuleerd. Maar ook de Oostendse staatssecretaris Moreels heeft met zijn 'sociale economie' een interessante denkpiste ingeslagen. Vraag blijft dus alleen of Maes (of iemand anders) erin slaagt al deze kapelmuren te slopen... niet door hier en daar in die ideeën te rommelen tot er een slap afkooksel van gebrouwd is, maar door zelf iets toe te voegen dat ze sterker maakt. Vraag blijft dus of de politiek in deze belangrijk zal blijken te zijn. We zullen zien.

Flor Vandekerckhove

(1) HVB VII 1996 p. 31. Op weg langs de kapellekensbaan, over het doorbreken van een mentaliteit.
(2) HVB VI 1996 p. 18. 'Ontwerp een heel nieuw, experimenteel vissersvaartuig!'
(3) HVB IV 1996 p. 18. Een les voor heel de wereld. Rosemary Ommer over de uitputting van de kabeljauwstocks rond Newfoundland.

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 Animàlia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:
Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46.
André Baert - Van Waes, J. Peurquaetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.
Ploegbazen - sorteerders:
Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 /70 92 80.
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.

40



40

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

Polemiek? Graag!

DE KLEINE MAAR trouwe *lezersschaar* van dit blad weet het al lang. Deze redacteur is een groot liefhebber van de polemiek. Hij laat dan ook geen gelegenheid voorbijgaan om deze of gene personaliteit, beroepsorganisatie, partij of gezagdrager te kittelen, te porren, te belagen en te plagen. Meestal is daarbij kwaad opzet in het spel. Hij doet dat in de hoop dat ergens iemand *'lichtjes gestoord'* wordt en op zijn beurt naar de tekstverwerper grijpt... waarna het spel op de wagen zit en het ene woord het andere meebrengt.

Ondergetekende staat in deze liefde voor de polemiek tamelijk alleen. De mannen die het in de visserij voor het zeggen hebben, beginnen hun teksten nogal eens met de mededeling dat het *niet de bedoeling* is dat er polemiek ontstaat. De mensen aan de basis — aan de toog — zien hun overdadige, mondeling geuite, kritiek liever *niet op papier* gesteld. Politici, advokaten en bedrijfsleiders zeggen het hem dan weer liefst onder vier ogen, *off the record*, weet je wel. En bij de collega-kunstenaars vindt hij evenmin steun. Soms vraagt één van hen wel dit geschrift of gene expositie te bespreken... en achteraf zijn ze kwaad omwille van wat ze daar dan over lezen. En toch nemen ze de pen niet op. Ze mokken, soms jarenlang. En zwijgen.

Nergens vindt hij mensen die zijn liefde voor de polemiek delen. De pennestrijd wordt hier als overbodig gezien, als schadelijk zelfs. Ten onrechte! Het is een literair genre dat in Vlaanderen te lang afwezig geweest is.

Er zijn veel argumenten die in het voordeel van de polemiek spreken. Ten eerste is het een zeer beschaafde manier van twisten. In de pennestrijd worden geen bommen gebruikt en geen geweren; geen geslijp van messen: het enige dat geslepen wordt zijn de potloden. Wilde iedereen zijn meningsverschillen maar op die manier beslecht zien! Ook is het een bezadigde manier van bekvechten. In het vuur van een twist*gesprek* kan je al eens dingen zeggen die je niet meent, waar je onmiddellijk al spijt van krijgt — maar helaas, er is geen weg terug: *gezeid is gezeid*! In een twist*gesprek* speel je al eens op de man in plaats van op de bal. De polemiek daarentegen laat toe je woorden te wikken en te wegen. Je kunt er eens bij gaan zitten, terwijl het haardvuur knettert en moeder (of vader) de slaapthee laat rondgaan. Het spreekt vanzelf dat je op zo'n moment andere woorden, andere argumenten, een andere stijl gebruikt dan in een rokerig lokaal gezeten, alwaar de vlag van de strijd gekruid wordt met menig pils. Het is ook een publieke manier om van mening te verschillen. Dat heeft vele voordelen. De polemisten moeten openlijk voor hun mening uitkomen en het publiek kan dus oordelen over die standpunten. Al te veel immers worden meningsverschillen in cenakels 'bijgelegd', achter gesloten deuren in een compromis gebetonneerd, in achterkamertjes onder het tapijt geveegd... zodat de zogenaamde leken in het ongewisse gelaten worden. Hetgeen die buitenstaanders alleen maar sterkt in hun vermoeden dat daar achter gesloten deuren van alles bedisseld wordt. (Ze hebben gelijk.) Er is tenslotte nog een reden om de polemiek te koesteren. Ze geeft aanleiding tot interessant leesvoer. Ze heft het eenrichtingsverkeer van de schrijver naar de lezer op. In de polemiek wordt de lezer aktief en treedt hij binnen in de dynamiek van bijvoorbeeld dit tijdschrift. Je kent het cliché: dit is een blad *voor* en *door* zijn lezers gemaakt. Maar dan moeten die lezers wel uit hun schelp komen. De polemist is de onruststoker die de lezer uit zijn zetel haalt.

Flor Vandekerckhove

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Het was pijnlijk om te zien en dus zei de zomerse toerist:

'Het oog heeft ook zijn rechten'



WANDELAARS LANGS DUIN en strand, bezoekers van kaaien en van vismijnen, plegen al vele jaren te mijmeren over schoonheid en over wat nu eigenlijk het mooiste is: het zicht op zee of de natuur in het binnenland. De zee wint het uiteindelijk altijd. Een weide... dat blijft een weide, een koe... dat blijft een koe en bomen staan daar verankerd steeds maar hetzelfde te zijn. De zee daarentegen, met zijn variërende kleuren, zijn binnen- en buitenvarende boten en schepen, biedt elk moment een steeds weer wijzigend schouwspel. Maar daar wringt een schoentje. Het verdwijnen van tientallen vissersvaartuigen heeft dat schouwspel een flinke deuk gegeven.

Vroeger konden vissersschepen de wandelaars uren in de ban houden. Overal aan de waterlijn kon je mensen zien die *vergaten te wandelen*. En telkens ze de betovering dachten te verbreken, verschenen aan de einder weer enkele masten. De vroege wandelaar kon genieten van tientallen naar binnen koersende garnaalschepen. De avondwandelaar zag ze, elkaar de loef afstekend, naar buiten sputteren. Vandaag zijn het trieste wandelingen geworden. In de havengeul van Nieuwpoort is nog maar weinig visserijbeweging te zien. In Zeebrugge is de wandelaar ongewenst: Verboden Toegang. Oostende is omzeggens leeggelopen. De zee voor de Belgische kust wordt *leeg*. Een daguitstap naar Duinkerke, Boulogne of Breskens lost het oogprobleem niet op. Ook daar is het niet meer wat het ooit geweest is. Het boeiende (onvoorziene, verbazende) van de visserij is er weg. Op maandag lopen de dokken er leeg, op vrijdag lopen ze weer vol. Bevattelijk, statisch, fabriekswerk.

Omdat onze ogen ons dierbaar zijn, verleggen we de aandacht: koopvaardijvaartuigen volgen vanuit het raam van een appartement, kijker in de hand. Te kunstmatig om ons te bekoren. Dus zoeken we het dichterbij, aan de boorden van de Schelde, aan de zwarte vuurtoren ten westen van Breskens. Maar ook dit verveelt. De vaartuigen verschijnen er steeds onder dezelfde hoek en vooral... ze gelijken toch zo erg op elkaar.

Tot een Nederlander je zegt: *'Wil je grote schippe sien, dan mot je naar Maassluis. Daar pasjeren sje sjo fan onder uw neusj'*. En gelijk heeft hij, die Nederlander. Aan de zuideroever van de Maas, ter hoogte van de veerboot naar Maassluis, heeft de wandelaar een prachtig uitzicht, van zeer dichtbij, op vaartuigen uit de hele wereld die tegen de stroom opstomen, richting Rotterdam of met de turbulente waterwerveling van de stroming naar de Noordzee glijden: oceaankastelen, zelfs uit Kaapstad, duw-, trekboten, hopperzuigers, koopvaardijvaartuigen van alle slag en soort, een enkele cruiseliner... Bij hevige wind zwiept het Maaswater op tot wriemelende en kolkende massa's. Maar de visserij, die is niet meer, zo zegt men het je ook in Vlaardingen. Vorig jaar verdween daar het laatste vissersvaartuig. Het laatste van een eertijds bloeiende vloot. Daar kan je nu alleen nog het visserijmuseum bezoeken.

Daniël Pots

'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 B-8450 Bredene. Tel/fax: 059 / 32 55 59.



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

Belg doodongelukkig met mossel-embargo

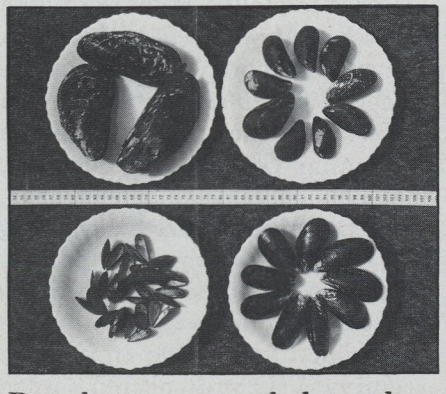
Sinds vorig weekeind zijn er weer volop Zeeuwse mosselen aan de Belgische kust en elders in het land te koop. Dit tot grote opluchting van de Belgische bevolking. Het lange wachten beu werden onze landgenoten vorig weekeinde massaal aangetast door de mosselkoorts die, zoals bekend, een onweerstaanbare drang naar mosselvlees veroorzaakt. Met een belegering van de vishandels en de mosselhuizen tot gevolg.

Ieder jaar is het weer uitkijken naar de zwarte schelpdieren. Dit jaar werd het geduld van de mosseleters wel erg lang op de proef gesteld. Belgen zweren bij Zeeuwse mosselen, de echte van de grond. De tot nu toe opgediende Canadese, Ierse, Franse en Italiaanse surrogaatmosselen zijn net als die *hangdinges* niet aan ons besteed.

Het wekenlang uitblijven van de volkse delicatesse leidde zelfs tot beschuldigingen aan het adres van de Nederlanders. Aan de officiële reden voor het tot tweemaal uitstellen van de aanvoer (na de koude winter moesten de mosselen nog groeien) werd openlijk getwijfeld. De mosselboeren hielden de export opzettelijk op om de prijs van het *zwarte goud* op te drijven, zo was de overtuiging van de Belgische consument. Een Belgisch dagblad *'onthulde'* vorige week dat 'de *Hollanders'* ons wekenlang voor de gek hielden. Het uitblijven van de mosselen had volgens de krant niets met het slechte weer te maken, maar alles met een ruzie onder de Zeeuwse kwekers en de groothandelaars over de juiste prijs.

Sinds mensenheugenis zijn mosselen-met-frieten ons basisvoedsel en de bestaansreden van onze horeca, niet in het minst aan de kust. De horeca schat de vertraging dan ook in op een miljoenenverlies.

Vorige week werden, gelukkig maar, de eerste mosselen geveild in Yerseke. En wat blijkt na al de heisa? Tegen alle verwachting in zijn ze een flink stuk goedkoper geworden. De gemiddelde prijs per mosselton (100 kg) voor de eerste veilingsweek bedroeg 159,24 gulden tegenover 281,20 gulden voor de eerste ladingen vorig jaar. Zomaar eventjes 43 procent goedkoper! De weekaanvoer lag met 57.285 ton aan de hoge kant. Tijdens de eerste week vorig jaar passeerde 48.704 mosselton op de veiling. (gw)



Dat de ene mossel de andere niet is, daarvan moet je de Belg niet overtuigen, maar voor onze buitenlandse lezers legden wij vier soorten op een rij. (foto gw)

R E C E P T

Gegrilde staartvis



Benodigdheden (4 pers.): 1 staartvisfilet van 500 g, 400 g mengeling van boskampernoelis, 8 aardappelen, 1 eetlepel fijngesneden peterselie, 1 eetlepel fijngesneden kervel, 4 fijngesneden sjalotjes, notenolie, olijfolie, truffelazijn peper en grof zeezout.

Garnituur: filodeegslierten, koriander, dille.

Voor de saus: 4 fijngesneden sjalotjes, 2 dl visfumet, 1 dl rode wijn, 1 dl rode porto, 1 dl honing, 250 g boter, 1 theelepel xéresazijn

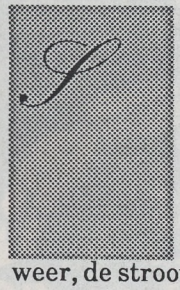
Bereidingswijze

1. De staartvisfilet in 16 fijne plakjes snijden, met olijfolie instrijken, kruiden met peper en zout. Op de grille roosteren en op keukenpapier bewaren.
2. De boskampernoelis fijnsnijden en in notenolie bakken.
3. De aardappelen in schijfjes snijden en in notenolie bakken. De sjalotjes toevoegen en op het laatst de kampernoelis, kervel en peterselie erbij doen.
Op smaak brengen met peper, zout en enkele druppels truffelazijn.
4. Voor de saus: de sjalotjes in boter bakken, de honing toevoegen en dadelijk blussen met de xéresazijn. De visfumet, rode wijn, porto en xéresazijn toevoegen en tot sausdikte inkoken. Opkloppen met de boter en kruiden met peper en zout.
5. De filodeegslierten in de vorm van een nestje schikken en goudbruin bakken in de oven.
6. De filodeegnestjes op een bord leggen. Eerst de aardappelen trapsgewijs erop schikken en daarna de kampernoelis erop leggen. De schijfjes staartvis in het midden schikken en de rode-wijnsaus errond gieten. Garneren met dille en koriander.

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

van schepen van mensen & van de zee



TILAAN wordt duidelijk dat voor de meeste rampen op zee *menselijk falen* de oorzaak is. Ooit dachten we dat het het schip was, het weer, de stroom, de winden... Het was de tijd van ijzeren mannen aan boord van houten schepen. Thans zijn het houten bemanningen aan boord van ijzeren schepen. De tijden zijn veranderd, maar de dagen niet. Wat is er geworden van het vaartuig enkel uitgerust met vloeistofkompas en roer? Gisteren: zo dichtbij en zo veraf. Cellulaire open-top-containerschepen, flexibox carriers, bochtaanwijzers, doppler loggen, geautomatiseerde navigatie- en controlesystemen, een veelvoud van elektronische positiebepalingssystemen, automatic radar plotting aid (arpa), onbemande machinekamers, satellietcommunicatie... dit is alledaags. Er kan omzeggens niets meer gebeuren met een schip... zegt men aan de wal. De elektronika moet het varen toch veilig en gemakkelijk maken? De machthebber zit in een comfortabele stoel omringd van sensoren die de scheepsoperaties gedurende heel zijn wacht in 't oog houden. Straks gaan de kosters ook naar zee!

En valt de hele gesofistikeerde *santabazar* in panne dan is er nog de back up! Met als gevolg dat als er nu op zee een ongeluk gebeurt — en die zijn intussen niet verminderd, in aantal noch in geweld! — de verantwoordelijkheid meteen (theoretisch) kan worden vastgelegd. Kortom het kan niet anders meer zijn of *'t is de fout van de mens...*

De elektronische omwenteling heeft natuurlijk ook als gevolg dat de opvarenden minder talrijk zijn (wat tenslotte ook de bedoeling was). Vijfentwintig jaar geleden was vijftig man aan boord van een koopvaardijschip normaal, nu zijn ze nog met vijftien; dat wil zeggen als 't goed gaat. En nog kost het de reders allemaal teveel. Willen ze niet van de grote vlakte gedreven worden dan blijft er maar één middel: de uitvlagging. Het hoeft niet altijd Liberia, Panama of Cyprus te zijn, die hebben al *reputatie* genoeg, waarom niet eens de Marshall eilanden of Sint Vincent en Malta (dit kleine eiland staat achtste op de wereldranglijst van de koopvaardijvloten).

Schepen moeten ingeschreven zijn in *een* nationaal scheepsregister, eender waar, waardoor de nationale wetgeving van het *vlag-land* op hen van toepassing wordt. Landen met *een goedkope vlag* stellen weinig eisen aan de reders, en meestal ontbreekt dan nog het nodige toezicht om vast te stellen of de wettelijke voorschriften wel toegepast worden en eventuele inbreuken te bestraffen. In dergelijk *sub-standard* land kan meteen een hele ondoorgrondelijke bemanning Chinezen of Koreanen, met een gebrekkige talenkennis, worden aangemonsterd... wat nog niet weinig goedkoper is dan de prijzige bezetting die uit de Europese zeevaartscholen komt. Intussen verdwijnen geschoolde en ervaren zeelui van het grote toneel en worden ze vervangen door *drop-outs*, *junks* en piraten. Waarom? Varen om te overleven, *eat but don't be eaten*, daarom!

Uit een Frans onderzoek blijkt dat 90% van de ongevallen op zee (in de periode 1987 tot 1992) aanvaringen waren met een totaal van 80% *menselijke fouten*, in de eerste plaats het gevolg van de aanmonstering van een onbekwame bemanning.

Zover is het gegaan met de besparingen dat er geen Belgische reders meer zijn, maar Belgische ondernemingen die schepen uitbaten onder goedkope vlag. Dat is helemaal geen nieuws, ware het niet dat tegenwoordig geprobeerd wordt de uitdrukking *'menselijke fout'* te benutten om de oorzaak van ALLE ongevallen in de schoenen te schuiven van de bemanning.



Zo zal het altijd blijven: arm de zeeman (en vals de wijven).

Als aan boord een fout wordt gemaakt door een *'halve gast'* zou de rederij die hem aanmonsterde dan niet even verantwoordelijk kunnen gesteld worden? Waarom hebben zij nagelaten hem de gepaste opleiding te geven?

Getuigschriften en brevetten zijn terzake helemaal geen waarborg, de drama's op zee hebben dit maar al te duidelijk getoond. Een man aan het roer die 't verschil niet kent tussen de bevelen *'steady the wheel'* en *'midships'* heeft niet de opleiding gekregen die nodig was vooraleer in te schepen. Hij die 't compas niet kan lezen is een gevaar voor schip en bemanning. *Bellenblazers* aanmonsteren is een onvergeeflijke nalatigheid van de rederij — er zijn zonderlingen die zich daarin hebben gespecialiseerd — en kan juridische gevolgen hebben in geval van ongelukken. De rechtbanken schijnen zich trouwens dieper in de verdeling van de verantwoordelijkheid in te graven, te beginnen met het hekelen van de rederijen die het inhuren van hun personeel te luchtig of te aanmatigend bekijken. Onzeewaardigheid, is een woord dat vroeger uitsluitend deed denken aan schip en uitrusting, maar het lijkt een stempel te worden die veel rechtbanken evengoed wensen te gebruiken wanneer het gaat om de mensen op dek en in de machinekamer.

Het menselijke element ligt steeds meer aan de basis van een ongeval, maar een schip met onbekwame bemanning is al even onzeewaardig, zoveel is zeker.

lin

Patti Smith deed het met ons... en wel op de vloedlijn!

MIJN ZOON IS in een levensfase gekomen waarin hij van festivalweide naar festivaltent trekt om er het muzikale kaf van het koren te scheiden. Hij is het die me ervan op de hoogte brengt: 'Patti Smith komt naar Oostende'. Hoezo, vraag ik, 'is Patti Smith dan geen vijftiger geworden die een rustig teruggetrokken leven leidt?' En hij begint het me allemaal uit te leggen... hoe al die ouderen uit de wereld van de folk, de blues, de rock er vandaag nog in slagen de hedendaagse tieners te enthousiasmeren.

'Hoezo, er gebeurt niets in Oostende?' Ik zeg het tegen mezelf.
Ik mag dan geen nagel hebben om aan mijn gat te scharten, maar als er in Londen een tentoonstelling over leven en werk van wijlen Derek Jarman (1942-1994) georganiseerd wordt, dan ga ik daar naartoe. Ik wil weten hoe deze inspirerende tijdgenoot (schilder, filmmaker, dichter, kostuumontwerper en... tuinarchitect) zijn laatste dagen doorgebracht heeft. En wat zie ik daar in Londen? Ik zie dat hij zich in het onooglijke Engelse kustplaatsje Dungeness een optrekje aangeschaft heeft. Ik bekijk de foto's. Het einde van de wereld. Sjofel huisje. Onwezenlijk landschap. Bar. Het oog stuit op een kerncentrale. Daar ontwerpt Jarman voor het eerst een tuin voor zichzelf. Je houdt het niet voor mogelijk. Je moet het gezien hebben om te weten wat ervan uitgaat...
Op een of andere manier heeft die ervaring voor mij iets met Oostende te maken. En met het optreden van Patti Smith (°1946) in het Oostendse kursaal. Het gaat erom dat je je ding doet, zo kan ik het samenvatten. New York, Dungeness of Oostende... het maakt geen verschil. Waar mensen hun ding doen, gebeurt vanalles. Wij, Oostendenaars, moeten alleen maar leren zien wat zich hier op deze vloedlijn afspeelt.

24 juli. Ik ben erbij in het Oostendse kursaal. Nokvolle zaal. Patti Smith ('Because the night') is niet alleen de punkrockzangeres die mee de *seventies* gemaakt heeft. Ze is ook schrijfster en haar optreden in het Oostendse kursaal gaat van start met het gedicht *'Piss factory'*: hoe een zestienjarig meisje in een fabriek werkt en hoe *beheerte* haar daar uit weg trekt. *Watch me now!* zo is de eindzin. En ja, wij krijgen haar te zien. Het is zeventien jaar geleden dat zij nog



eens door Europa tourde. Intussen heeft ze boeken geschreven (o.a. *The Coral Sea*), is ze echtgenote geweest, moeder geworden (zoon Jackson [13] helpt op het podium zoals alle middenstandskinderen aan de kust hun ouders door het zomerseizoen heen helpen).
In de zaal zitten enthousiastelingen die haar vroeger duidelijk ook al op handen droegen. Als het even stil wordt roept ergens iemand: *'We missed you, Patti'*, waarop de artieste natuurlijk antwoordt dat ze ons ook gemist heeft. We krijgen rock te horen met het erbij horende gitaargeweld en ballades waarbij een kampvuurtje niet zou misstaan hebben... en, zoals gezegd, gedichten, waarbij *'The people have the power'* mij rillingen doet krijgen. (Ik begrijp opeens hoe de Belgische revolutie kon uitbreken vlak nadat het publiek een opera bekeken had.) Maar ik zie ook een showbeest aan het werk. Iemand wiens job het is het publiek in te pakken. Georganiseerde spontaneïteit. Enkele woorden Nederlands, een nummer dat opgedragen wordt aan James Ensor. De schoenen en de kousen die uitgetrokken worden ('dancing barefoot' komt eraan), het duidt allemaal op een perfect georganiseerd spektakel. In de zaal zit ik vlak bij, hoe moet ik dat noemen, de computerinstallatie die het allemaal regelt: drie mannen die verschillende computerschermen bekijken, honderden knopjes manipuleren, heel de tijd door druk in de weer zijn met digitale cijfertjes. Wat is *gemeend echt* in dit alles en wat is commercie? zo vraag ik me af.
Gemeend echt is in elk geval het leven dat Patti Smith leidde toen ze 'verdwenen' was, toen ze zich tussen 1980 en vandaag uit het publieke leven terugtrok om te studeren, gitaar te leren spelen, te schrijven, moeder te worden van twee kinderen. Haar visie: 'De artiest werkt door, of hij nu op het podium staat of langs de zee bij de kinderen een boek zit te lezen'. Wat is er dan *echt* aan dit Oostendse optreden? *Echt* is dat haar echtgenoot inmiddels gestorven is. Patti Smith is gezinshoofd geworden en moet haar kinderen onderhouden. Zij doet haar ding!
'Er gebeurt niets in Oostende', het is een zin die je me nooit meer zult horen zeggen.

Flor Vandekerckhove

P.S.: Dit artikel luidt een nieuwe HVB-rubriek in: 'Een spektakel aan zee'. Op 26 augustus gaan we daarvoor de opera La Traviata van Giuseppe Verdi bekijken in het Oostendse kursaal. Inlichtingen en reservaties: 059 / 70 76 18.

SKB wil nieuwe werf bouwen naast Polyship

Het Antwerpse scheepsbouwbedrijf SKB heeft stappen ondernomen om een terrein te verwerven in de omgeving van Beliard-Polyship met het oog op de bouw van een nieuwe bedrijfshal. Daar zou SKB de vier polyester mijnenvegers willen bouwen die het in december 1994 kreeg toegewezen. Het prototype van de kustmijnenveger moest klaar zijn in 1997, een datum die intussen wel achterhaald is. De Belgische marine heeft intussen al 571 miljoen geïnvesteerd in het veegsysteem (*Thompson Sintra*) en in meetapparatuur (*British Aerospace*). Dat het SKB ernst is bewijzen de stappen die reeds gezet zijn bij de administratie van de Vlaamse Gemeenschap.

SKB was aanvankelijk kandidaatkoper van de leegstaande Polyshipgebouwen, maar het bedrijf kon het met de curatoren niet eens geraken over de overnameprijs. Intussen is een consortium, vertegenwoordigd door een in Monaco gevestigde Franse zakenman, wel bereid om 175 miljoen neer te tellen voor de montagehal om er jachten te bouwen. Bij het ter perse gaan hadden wij nog geen bevestiging van een overeenkomst terzake. (gw)

VRAGEN & ANTWOORDEN

Commissie blijft

In de senaat vroeg Jan Loones wat er aan de hand was met de plannen om de Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij uit Oostende weg te halen. Minister Di Rupo stelde de senator (en de twee personeelsleden van deze dienst) gerust. De commissie wordt niet verplaatst naar Brussel, en blijft in Oostende. Dat zal vanaf volgend jaar evenwel niet meer in het stadhuis zijn, maar in het bestuursgebouw van de Vismijn.

RMT-onderhandelingen vastgelopen

Twee weken geleden zaten de onderhandelaars van Sally/Silja en het ministerie van vervoer zeer dicht bij een overeenkomst over de overname van de RMT. Wat er precies is misgelopen konden we niet achterhalen. Vast staat dat de RMT-onderhandelaars het steeds moeilijker krijgen om hun eisen te handhaven. Als Sally/Silja de staatsrederij verwerft zal dat duidelijk tegen de laagste prijs zijn. Intussen is een globaal akkoord, aangekondigd voor eind juli, voor onbepaalde tijd verdaagd.

Bij overname van de RMT wil de regering garanties voor het behoud van de Kanaalverbing uit Oostende. Er moet ook een overeenkomst uit de bus komen inzake werkgelegenheid en het loonvolume. Het royale premiesysteem voor het varend RMT-personeel kan een van de breekpunten zijn. Maar ook de omvang van de investeringen in de vlootvernieuwing is een delicaat punt. Bovendien gingen de trafiekcijfers van de RMT voor het eerste halfjaar er niet op vooruit (behalve voor vracht), terwijl andere Kanaalferry-maatschappijen (met uitzondering van P&O) het beter deden. De laatste tijd is opvallend veel werk gemaakt om RMT-personeel naar andere diensten over te plaatsen. Volgens de laatste berichten zullen 200 werknemers in de gevangenis belanden. Als administratief personeel, technici of cipiers wel te verstaan. (gw)

ZEEBRUGGE

North Sea Ferries in Kanaalslag

Dat er een heuse slag in het Kanaal uitgevochten wordt is genoegzaam bekend. Bij de ferryrederijen stelt men alles in het werk om de dodelijke concurrentie te overleven. Soms komt er ook goed nieuws. North Sea Ferries die o.a. vanuit Zeebrugge opereert laat groeicijfers zien voor wat de eerste zes maanden van 1996 betreft. De stijging van passagiers op de lijnen Zeebrugge-Hull en Europoort-Hull bedraagt 8%. Het vrachtvervoer steeg in deze periode ook al met 6%.(jd)

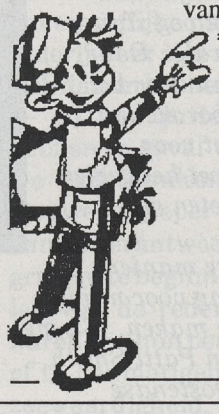
Dodelijk ongeval op Z 568 Venus

We vernamen het overlijden van motorist Luc Landuyt (43). De Heistse visser werd aan boord van de Z 568 Venus van rederij Zeespiegel geëlektrokuteerd tijdens het uitvoeren van zijn taken in de machinekamer. Het voorval greep plaats in volle zee op donderdag 25 juli.

HVB deelt langs deze weg zijn gevoelens van medeleven mee aan de diepgetroffen familie.

Volgende maand in HVB

* Alles over de veelzijdige loopbaan van visser **Henri Cogge**
* Welke **Vantorre** is dit jaar vijftig jaar actief in de visserij?
* Wat deed reder **Willy Versluys** in China (en in Polen, Veurne, Rusland en Mauretanië...)?



Het eerstvolgende HVB ligt in de krantenwinkel op vrijdag 6 september

Generale Bank. Mijn Kracht.

ZEEBRUGGE

4de Ambassadrice van de Zeebrugse vis



Enkele weken geleden organizeerde het Feestcomité Zeebrugge de vierde verkiezingswedstrijd voor de Ambassadrice van de Zeebrugse vis. De titel ging naar Katharina De Raedemaeker uit Lissewege, in het dagelijks bestaan onderofficier bij de marine. Eerste eredame werd Nadine Demandt, eveneens uit Lissewege en beroepshalve werkzaam als bediende bij het visbedrijf Christiaens in Zeebrugge.

Vissershulde op marinebasis

Voor het eerst vond de jaarlijkse Vissershulde en Zeewijding in Zeebrugge plaats op de Marinebasis. Daar werd naartoe uitgeweken omdat het oude vismijngebouw niet meer beschikbaar is. De stille processie die aan de Sint-Donaaskerk vertrok ging dan ook over een ander parcours dat eindigde bij de marine. Op het militair domein werd pastoor Wim Catry voor de eucharistieviering geassisteerd door visserij-aalmoezenier Dirk Demaeght en marine-aalmoezenier Jan De Bruyne. Tijdens de plechtigheid legden vertegenwoordigers van openbare besturen en familieleden bloemen neer voor het Visserskruis ter herdenking van de 183 op zee omgekomen vissers. De naam van het laatste slachtoffer, schipper van de Z.586 Mermaid, René D'hondt, werd dit jaar aan de lange lijst toegevoegd en wordt straks bijgebeiteld op het Zeebrugse vissersmonument.
Ter gelegenheid van de zeewijding lagen enkele marineschepen, een *pilot*, de sleepboot *Union 6*, enkele pleziervaartuigen en twee visservaartuigen, de Z.582 *Asannat* en de Z.554 *Nadia*, in het marinedok. Na de middag zorde het Feestcomité Zeebrugge voor animatie op de Strandwijk ter gelegenheid van de 'Dag van de Zeebrugse Vis'. De traditionele zegening van de vissersvaartuigen aan de Omooikaai sloot de 'Dag van de Zeelieden Oostkust' af. (gw)

Z 586 aan de kant

Het op 11 juni gekapseizde Zeebrugse garnaalvaartuig Z.586 Mermaid ligt aan de kant in de Zeebrugse vissershaven. Het ongeval, waarbij de 45-jarige schipper René D'hondt om het leven kwam, is volgens de Zeevaartinspectie veroorzaakt door een breuk in het remsysteem van de lier. Wat er verder met het gehavende vaartuig gebeurt is niet bekend. Het kwam in 1963 in de vaart als UK.148 Gerrie in Urk en is ondertusen 33 jaar oud.

Volgende maand in HVB: het levensverhaal van schipper-reder Henri Cogge.

Rationeel Energie Gebruik ?

R·E·G

RATIONEEL · ENERGIE · GEBRUIK

Ook voor u.

Als u het niet doet voor het geld, waarom dan niet voor het milieu.

imewo • uw energieadviseur

GLASGOW

Schotland kreeg Zeebrugge op bezoek

Op 12 juni organiseerde het Zeebrugse APZI (*Association of the Port of Zeebrugge Interests*) een havendag in Glasgow, het industriële hart van Schotland. De dag kwam tot stand in samenwerking met het havenbestuur (MBZ) en met de *Vlaamse Dienst voor Buitenlandse Handel* (VDBH). De Zeebrugse delegatie telde een vijftigtal leden uit alle havensectoren. Zowat de volledige roro- en containersector waren vertegenwoordigd, een aantal agenturen en een groot aantal expeditie- en transportondernemingen.
APZI oraniseert al twintig jaar dergelijke havendagen. Ze richten zich in hoofdzaak tot de transport- & expeditiemiddens en de grote industriële & handelsondernemingen van de stad of streek waar ze doorgaan.
Van de 44 havendagen die zodoende het daglicht zagen zijn er trouwens 16 doorgegaan op het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk. Dat komt natuurlijk omdat de U.K.-trafieken voor de Zeebrugse haven enorm belangrijk zijn. Op basis van de statistieken mag men zeggen dat zowat de helft van het maritieme goederenverkeer in Zeebrugge afkomstig is van of bestemd voor het U.K. De cijfers tonen verder aan dat Zeebrugge wat betreft de U.K.-relatie de onbetwiste koploper is in vergelijking met de andere Belgische havens.

GENT

Haven wil méér

De Gentse havenschepen Daniël Termont vindt dat de havens voortaan meer op basis van objectieve criteria gefinancierd moeten worden. Momenteel wordt alleen de tonnenmaat als maatstaf gebruikt om het belang van de havens aan te geven. Termont zou graag zien dat elementen als toegevoegde waarde, werkgelegenheid en bijvoorbeeld beheersing van de mobliliteit mee als criterium gebruikt worden. Een stelling die overigens ook in Oostende al verdedigd werd.

GEZEGDE

Buiten westen zijn

Op de Noordzee ten westen van Nederland en Vlaanderen waaien overwegend westenwinden. Vooral in de tijd van de zeilschepen leverde dat de schippers veel ongemak en gevaar op: ze dreigden op de kust te lopen. Men probeerde meestal zoveel mogelijk 'om de west' te sturen om bij de kust vandaan te blijven. Gebeurde dat echter te fanatiek, dankon het schip 'buiten westen' geraken, dus ver van de gebruikelijke westelijke route. Later, in de zeventiende eeuw, kreeg de uitdrukking een figuurlijke betekenis: 'buiten zinnen zijn, in de war, buiten bewustzijn'.

ENQUETE

Klantvriendelijke loodsen

De Vlaamse overheid stelt een onderzoek in naar de werking van de loodsdienst. Door de toenemende internationale concurrentiestrijd tussen de havens wordt klantvriendelijkheid en service belangrijk, zo is de redenering. Daarom wordt er een enquête gehouden bij kapiteins, agenturen en havenbedrijven van de belangrijkste Vlaamse havens. De overheid hoopt zodoende een beter inzicht te krijgen over hetgeen de klant verwacht van een loodsdienst en hoe deze daaraan voldoet.
De loodsen verenigd in de VSRL (Vereniging van Staatsrivierloodsen) volgen de enquête met argwaan. Ze komt er immers in eenperiode waar de overheid op zoek is naar mogelijkheden om in de loodsdiensten te besparen. Zo verwerpt de VSRL alvast het 'conceptrapport' van de overheid dat stelt dat er nood is aan polyvalente loodsen die alle trajecten van en naar Vlaamse havens aankunnen. Zo'n maatregelen zullen geen kosten besparen, ze zullen geen tijdwinst opleveren en ze zullen de veiligheid niet verhogen, zo stelt de VSRL.

RAMPEN

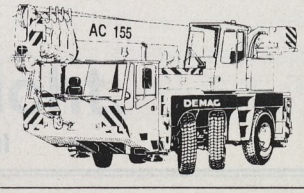
Samenwerking bij onderzoek

In 1997 komt er een internationaal samenwerkingsakkoord voor onderzoeken van ongevallen die op zee gebeuren. In de luchtvaart bestaat reeds zo'n bindende code. Op zee ontbreekt die echter nog. Het IMO bereid zo'n akkoord voor. Het zal bestaande informele afspraken vervangen.

EUROTUNNEL

Wanneer komt de winst?

Tijdens een bewogen algemene vergadering die in Parijs door zo'n 1.500 mensen werd bijgewoond had de voorzitter van Eurotunnel alle moeite om de woede van de kleine aandeelhouders te bedwingen. De verwachte winsten blijven immers uit, wellicht omdat de *Chunnel* uiteindelijk veel duurder uitgevallen is dan berekend werd. Eurotunnel vraagt een verlenging van de concessie om de investeringen enigszins te kunnen laten renderen. Mocht daarover met de banken geen akkoord gesloten worden, dan staat de weg open naar een uitputtende rechtbankslag, waarbij het niet meteen duidelijk is welke wetgeving daarbij gebruikt moet worden: de Franse of de Britse.

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)


De Laatste Vuurtorenwachter



BIJNA HADDEN ONZE kinderen het aan hun rekker. Bijna was het een voorwaarde om bijvoorbeeld elektricien te worden: **'het spontaan uitstralen van de Vlaamsche eigenheid'**. Het scheelde geen borsthaar of de Vlaamsche regering had het geregeld: dat tandtechnici Vlaamsche eigenheid zouden uitstralen ten aanzien van hun tanden. Zonder uitstraling geen diploma! Kandidaat-ingenieurs die onvoldoende Vlaamsche eigenheid uitstralen in een ultieme stralingstest zouden het eveneens mogen vergeten. Kandidaat-verpleegkundigen met een kosmopolitische *'attitude'*, mochten meteen hun koffers pakken en elders gaan verplegen (als het in de wereld zo goed is, waarom ga je er dan niet wonen?).

Alleen, er was een probleem. De minister-president van Vlaanderen, de heer heu... wel... die kleine olijkerd... ik zou het duizend keer zeggen... de minister-president dinges kon begot niet zeggen wàt dat dan wel mocht zijn, die Vlaamsche eigenheid. Vandaar dat het hele spel op het nippertje in het schoolvak 'geschiedenis' ondergebracht werd. Ofte de terugkeer van het grap die indertijd ook al *'Vaderlandsche Geschiedenis'* heette, maar nu — wat we zelf doen, doen we beter — vanuit Vlaamsch perspectief.

Het wordt dus tijd dat we de Nederlands-Vlaamsche vloot op de hoogte brengen. De vissers zien immers kusttrams rijden waarop in grote letters staat: *Vlaanderen 2002*, maar ze beseffen daar de draagwijdte niet van. Zij zijn immers afgestudeerd in de tijd dat er in de visserijscholen van enige Vlaamsche attitude nog geen sprake was. Ze waren daar toen al blij wanneer die mannen de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel onder een zoveel mogelijk als rechte hoek konden kruisen (hetgeen blijkbaar niet gemakkelijk is).

Wel, vrienden-vissers, het jaar 2002 wordt een reuzenjaar! Het zal dan juistgeteld 700 jaar geleden zijn dat de Vlamingen de enige slag uit hun Geschiedenis gewonnen hebben. Was het immers niet in 1302 (na Christus) dat de Brugse keurslagerij Breydel zijn halve gasten in het Groeningeveld opstelde, alwader die van het Franse heir gehakt maakten? Die slag ging dan ook de Vaderlandsche Geschiedenis in als 'de slag der gulden sporen van hormonen in het vlees'. Een weinig verder stonden de naaisters van het stoffenmagazijn Deconinck en die naaiden de Franse ridders een oor aan. Daarna naaiden ze in een zegeroes ter plekke de beenhouwers die toch nog tijd hadden want de slag der gulden sporen van hormonen in het vlees greep plaats op de sluitingsdag. Vandaar ook dat er enige beemden daar vandaan nu een gedenkschrift staat waarop in gotisch schrift te lezen valt:

'Hier ligt hun zaad in 't zand,
wanneer volgt de oogst, o Vlaanderland.'

Een vraag die niet in een twee drie kon beantwoord worden. Dus werd de Boerenbond opgericht die sindsdien de oogst in Vlaanderen regelt, niet alleen van het graan, maar — via de Cera — ook van ons geld.

Dat de Fransen in 1303 (n.C.) via kaderwetten (eigenlijk verkapte volmachten) al een nieuw leger op de been gebracht hadden dat de beenhouwers en hun naaisters in de pan hakte, doet hier niets ter zake. Het is namelijk in 1302 (n.C.) dat de fundamenten gelegd werden voor de middenstandstaat Vlaanderen, alwader wij hoe langer hoe meer in gevangen geraken. En de grenzen mogen dan al open zijn, het is toch zoals het liedje zegt: *vluchten kan niet meer...* Mochten we willen frutten, dan halen ze ons gewis terug. Zie hiervoor de laatste les in de Vaderlandsche Geschiedenis en wel deze over Het Schlengenakkoord (1995 n.C.).



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

NEDERLAND ✈

Bioloog spreekt uit de biecht

In het Nederlandse weekblad 'De Groene Amsterdammer' hekelt de Nederlandse haringbioloog Ad Corten uitgebreid het visserijbeleid van zijn land. Deze haringbioloog is verbonden aan het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (Rivo). Hij spaart in zijn kritiek noch de regering noch zijn instituut. In het artikel wordt het Nederlandse visserijbeleid 'opportunistisch en verpolitiekt' genoemd.

Nadat minister Gerrit Braks zijn nek al over het visserijbeleid gebroken had, kwam Piet Bukman aan de beurt. Deze visserijminister liet in 1993 de structuurnota 'Vissen naar evenwicht' ontwerpen. Over deze tekst was Ad Corten van meetaf aan niet te spreken. *'Het ministerie heeft die structuurnota op eigen houtje samengesteld, vanachter het bureau. Het doel was een beleid waarmee de minister de eerste jaren niet in de problemen zou komen'*. De Rivobiologen reageerden verontrust. De tegennota van het instituut loog er dan ook niet om. Met dit beleid: *'streeft men een beheerssysteem na dat voortdurend op de rand van de afgrond zal balanceren'*. Maar niemand luisterde naar de biologen. Na enige tijd capituleerde ook het instituut van visserijonderzoek, maar niet Ad Corten. Tegen de wil in van zijn directeur bleef hij protesteren. Hij werd berispt, uit een aantal functies ontheven, uit vergaderingen weggehouden. Hij kreeg zelfs een schorsing en een spreekverbod opgelegd.

Maar hij blijft spreken, ook vandaag. Corten: *'Niettemin, drie jaar na die structuurnota verkeert de Nederlandse visserij in de grootste crisis die zij ooit heeft meegemaakt'*.

Het artikel laat ook haringvisser Floor Kuyt aan het woord. Hij moet immers al dat touwtrekken tussen regering en biologen ondergaan. Kor Fluyt over de quotamaatregelen: *'De maatregel wordt ons opgelegd. (...) We worden als het ware gewoon ter slachting geleid'*. Hij krijgt in het weekblad zelfs het laatste woord: *'Het is allemaal om gek van te worden. Wat moet ik nou? Wij worden gewoon zachtjesaan weggewerkt. Wij zijn het slachtoffer van bestuurlijke organen die alles rond de tafel regelen, maar uiteindelijk ben ik degene die op zee zit, en niet de reder of de regering. Maar ja, zoals wij in Katwijk zeggen: je kunt niet tegen een paard op eten, want die hebben een veel grotere bek.'*

MAURETANIE ✈

Drie vissers gestikt

Een ongeval aan boord van de vriestreiler *Atlantic Princess*, een van de negen Nederlandse vaartuigen die over visrechten beschikken voor de kust van Mauretanië, heeft het leven gekost aan twee Nederlandse vissers en een Brits bemanningslid. Vijf andere opvarenden liepen verwondingen op.

Het ongeval gebeurde toen de vissers een van de opslagtanks openden waarin de vis voor het invriezen wordt gekoeld. Vermoedelijk geraakte de mannen door een chemische reactie bedwelmd, met de dood tot gevolg. Het koelsysteem gevuld met freongas wordt al meer dan twintig jaar gebruikt en voorheen gebeurden er nooit ongevallen mee.

Het vaartuig is eigendom van de Britse rederij Valiant Trawlers Ltd, een dochteronderneming van het visserijbedrijf Vrolijk uit IJmuiden. Aan boord van het vaartuig werkten twintig Britten en dertien Nederlanders.

Vier Nederlandse rederijen huren visrechten in de kustwateren van het Afrikaanse land. In Mauretanië zijn negen Nederlandse schepen aktief, waaronder twee van de rederij Jaczon BV en drie van Cornelis Vrolijk.

De reeks over de Schotse vissershavens werd deze maand onderbroken, ook al omdat Daniël Pots erop uit getrokken is om nieuwe feiten te verzamelen.

KORT - KORT - KORT - KORT

* De Eurokotter Z.519 *Rachel Sarah* van de BVBA *White Horse* (Adriaan Roose) uit Brugge verloor een vistuig in de Eurogeul nabij Hoek van Holland. Een van de vistuigen sloeg vast en zelfs met de hulp van een sleepboot was het vistuig niet los te krijgen. Uiteindelijk knapte de staalkabel af. Het bergingsbedrijf Muller uit Vlissingen kwam er bij te pas en stelde vast dat een oud anker de oorzaak was. Het vistuig en het anker dat twaalf ton bleek te wegen werden opgehaald.
* Machinefabriek Luyt uit Den Oever plaatste een zestrommelige pneumatische vislier aan boord van de Z.39 *Zuiderzee* van de gelijknamige rederij van André Vantorre.

Loch Ness ✈

In de vorige editie van HVB gingen we op zoektocht naar het monster van Loch Ness. Intussen loopt er in het land een film dat als veelzeggende titel 'Loch Ness' meekreeg. In de pers werd deze prent door de doorwinterde filmcriticus Jan Temmerman overigens positief besproken. Romantisch thema, familieprent, prachtige Schotse landschappen, hoofdrol voor Ted Danson (de legendarische cafébaas van Cheers)... Wat het Nessiefenomeen betreft komen alle mogelijke invalshoeken en benaderingen aan bod: de mogelijkheid van massahallucinatie, een komplot van de kamer van koophandel, de onmacht van de technologie tegenover 1.400 jaar mysterie, het gevaar voor McNessieburgers, over het eerst willen zien om te geloven tegenover het eerst geloven om te kunnen zien...

N.V. WILLEMS
Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst
Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende
Tel (059) 51 44 66

IJSLAND

Brusselle en Marelec in Reykjavik

De Nieuwpoortse bedrijven *Brusselle Marine Industries* en *Marelec* presenteren hun produkten in Reykjavik. Beide ondernemingen zijn opnieuw van de partij op de driejaarlijkse *Icelandic Fisheries Exhibition* die van woensdag 18 tot zaterdag 21 september doorgaat in de IJslandse hoofdstad. Aan de vijfde editie van deze vakbeurs nemen meer dan 500 exposanten deel, waaronder heel wat Nederlandse scheepswerven en toeleveringsbedrijven voor de visserijsector.

DUITSLAND

MaK-motorfabriek wordt verkocht

De dieselmotorenfabriek *MaK Maschinenbau Gmbh* uit Kiel wordt verkocht aan de Amerikaanse machineproducent *Caterpillar*. Het moederbedrijf *Krupp AG* bevestigde dat beide groepen een principesakkoord ondertekenden.
Ondanks een recordomzet van 550 miljoen mark (11 miljard frank) zou het scheepsmotorenbedrijf vorig jaar toch in de rode cijfers gebleven zijn. Eind jaren tachtig werd een grondige herstructuring ingezet. Dit resulteerde in het afstoten van alle niet-motorengebonden activiteiten (locomotieven, rupsvoertuigen) en een halvering van het personeelsbestand tot 1.500 man. Door de lancering van een gamma nieuwe MaK-motoren bereikte het noordduitse bedrijf de hoogste produktie in zijn bestaan. Financieel geraakte de herstructurering blijkbaar niet helemaal rond. *Mak* maakte echter geen verliescijfers bekend. De overname door de Amerikaanse motorgigant *Caterpillar* komt alsnog als een verrassing.

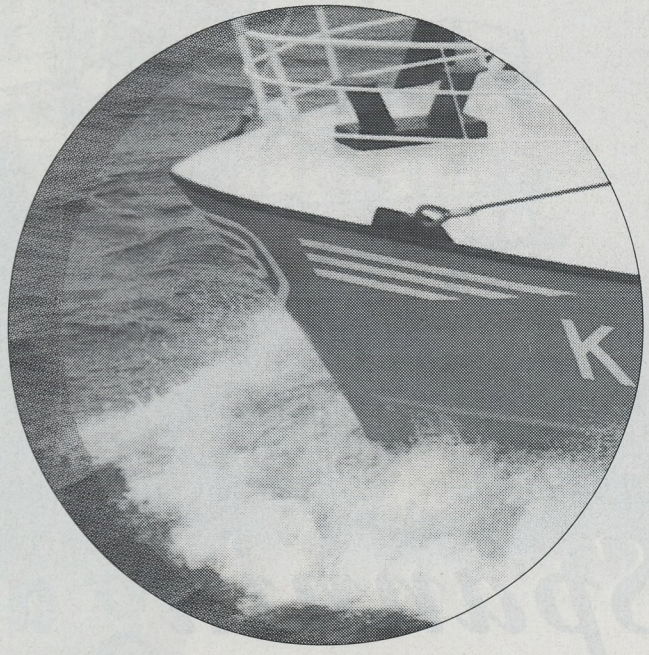
SCHOTLAND

Visserijbeurs

De eerste berichten over de visserijbeurzen van 1997 beginnen binnen te komen. Het voortouw wordt daarin genomen door de aankondiging van Fishing 97, de jaarlijkse Schotse visserijbeurs te Aberdeen. Deze gaat door op 13, 14 en 15 maart van het volgende jaar, maar we kregen ook reeds een aankondiging voor de 'Fifth International Conference and Workshop' die doorgaat van 9 tot 14 februari in Queenstown (Nieuw Zeeland).

DE DRIJVENDE KRACHT

AANKOOPZEKERHEID OP BEDRIJFSZEKERHEID



Van huis uit is Padmos scheepsbouwer. Met een kwaliteitstraditie in de nieuwbouw van vissersvaartuigen en het verbouwen, aanpassen, revideren en repareren van schepen. Padmos heeft er de juiste vakmensen, de juiste faciliteiten en de modernste apparatuur voor. Of het nu gaat om een nieuwe lierinstallatie aan boord, een komplete her-motorisering of een dokreparatie: Padmos voert elke opdracht deskundig en snel uit op basis van uw specifieke wensen, specificaties of modificaties. Met een goede planning als uitgangspunt om kostbaar stilliggen tot een absoluut minimum te beperken. Maar er is meer. Als officiële Mitsubishi dealer verzorgt Padmos verkoop, onderhoud en service van de scheepsdieselmotoren van dit topmerk. Zowel nieuw als gerevideerd. Kompleet met onderdelenlevering uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.

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.

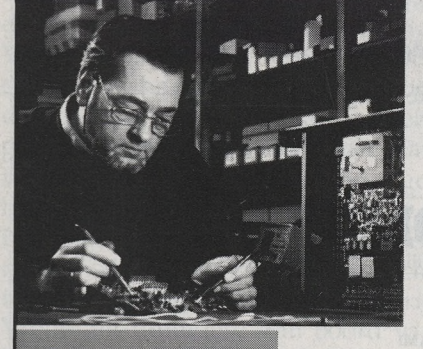
BRUINISSE:
Havenkade 12, 4311 BA Bruinisse, Holland. Tel.: +31 111 481551. Fax: +31 111 481317.

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER



Spanning aan boord, Bogenda's *specialiteit*

Aan boord van schepen bevindt zich heel wat elektrische en elektronische apparatuur. Bogenda legt zich toe op de levering van komplete elektrische installaties van alle bekende merken plus alle componenten en elektronische apparatuur voor navigatie en communicatie. Zowel voor de binnen- als de zeevaart. Bogenda adviseert, ontwerpt en bouwt installaties volledig naar uw specificaties. Verzorgt eventueel gewenste of noodzakelijke renovatie en staat 24 uur per dag klaar bij reparaties. Ongeacht waar u op dat moment met uw schip ook bent en of het om elektro of elektronica gaat.



BOGENDA
ELEKTRO

Bogenda Elektro B.V. Mandenmakersstraat 4, 3334 KE Zwijndrecht, Holland.
Telefoon +31 78 610 18 95. Telefax +31 78 610 03 70.