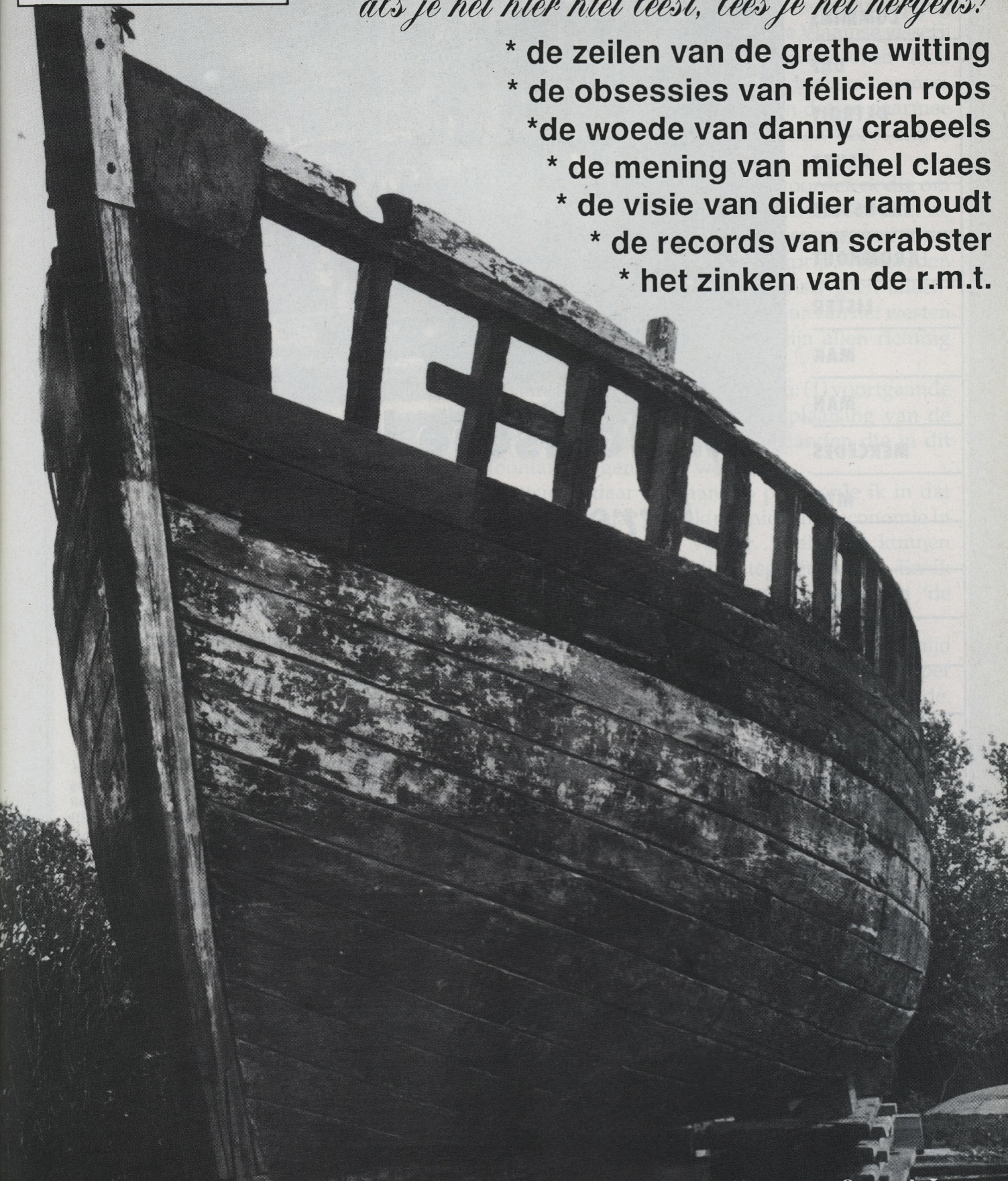


*als je het hier niet leest, lees je het nergens!*

- \* de zeilen van de grethe witting
- \* de obsessies van félicien rops
- \* de woede van danny crabeels
- \* de mening van michel claes
- \* de visie van didier ramoudt
- \* de records van scrabster
- \* het zinken van de r.m.t.



**BOLNES**

**BRONS**

**CATERPILLAR**

**CUMMINS**

**DAF**

**DETROIT**

**DEUTZ**

**INDUSTRIE**

**KROMHOUT**

**LISTER**

**MAK**

**MAN**

**MERCEDES**

**MTU**

**MWM**

**PERKINS**

**SCANIA**

**STORK**

**SULZER**

**VOLVO**

**WERKSPOR**



# **Motorische kwaliteit**

## *Persoonlijke service*

In de voortstuwing van uw schip of als aandrijving van uw generator speelt de dieselmotor de hoofdrol. Daar moet u altijd op kunnen vertrouwen. Bogenda weet dat en heeft zich op basis van een ervaring van tientallen jaren ontwikkeld tot dieselspecialist.

In de eerste plaats motoren, maar ook keerkoppelingen, generator-sets, turboblouwers en andere toebehoren op dit gebied.

Bogenda is als onafhankelijk leverancier niet aan één merk gebonden en kan u dus elk gewenst merk en type leveren en u daarbij desgewenst objectief adviseren.



**BOGENDA**  
MOTOREN

**Bogenda Motoren B.V.** Mandenmakersstraat 4, 3334 KE Zwijndrecht, Holland.  
Telefoon +31 78 610 15 11. Telefax +31 78 610 03 70.

# HVB 63 HET VISSERBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

## Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters,

Flor Vandekerckhove en Clo Ymar.

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock (†), Juul De

Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn,

L.A. Inghelbrecht, Jef Klausning, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove,

Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido

Walters.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores,

H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende.

Redactie, publiciteit en alle correspon-  
dentie 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.

Steenabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 113 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Generale Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

Subscriptions (one year) in other countries:  
Austria: S 698; Denmark Kr 386; France: FRF 341; Germany DEM 101; Greece: GRD 15390; Ireland £ 39; Italy Lir 88300; Norway: Kr 430; Portugal: Esc 9889; Spain: Pta 7160; Sweden: Kr 431; Switzerland: F 89; U.K.: £42, USA: Us D: 64; Canada: CAD: 81.

OMSLAGFOTO: GUIDO WALTERS



## Wel degelijk te redden

ONLANGS WERD (wéér) de noodklok over het visserijonderwijs geluid. En ook verder in dit blad wijst iemand in de beruchte HVB-rubriek 'Waar gaan we naartoe?' op die realiteit: er bieden zich geen jonge vissers meer aan. Spijtig genoeg krijgen wij op deze manier gelijk: de Vlaamse visserij bevindt zich onder de leefbaarheidsgrens en alle leven vloeit er dan ook uit weg. Men mag ons doemdenkers noemen, maar degenen die dat doen moeten weten dat ze daarmee alleen maar op de pianist schieten. De muziek wordt elders geschreven!

Vorige maand had ondergetekende veel woorden nodig om in een artikel aan te tonen hoe erg het gesteld was met de crisis die de visserij plaagt. Het gaat immers om veel meer dan de seizoenschommelingen van de tongprijzen. We hadden ook zoveel woorden nodig omdat die crisis geen alleenstaand feit is. Heel de economische structuur van het westen wordt dooreengeschud. We gaan met zijn allen richting 'postindustriële maatschappij'.

Die komt tot stand door twee verschijnselen: (1) voortgaande ontwikkeling van de techniek en (2) verplaatsing van de productiesectoren naar de ontwikkelingslanden die in dit geval lageloonlanden genoemd worden.

De visserij ontsnapt daar niet aan, zo probeerde ik in dat artikel aan te tonen. Maar gelukkig is niet alles economie in het leven, zo stelde dat stuk verder. Gelukkig kunnen politieke beslissingen de aftakeling tegenhouden. En ik probeerde dan weer te bewijzen dat het motto van 'de onderste grens' zo'n middel was om het tij te keren.

Kort nadat het artikel gepubliceerd werd, vond ik mijn redenering bevestigd bij de Nederlandse wetenschapper Arie Van der Zwan (decaan van de universiteit van Nijenrode, hoogleraar in Utrecht en Rotterdam waar hij het vak 'ondernemingsbeleid en management' doceert). Hij is de mening toegedaan dat we hier in het westen veel te gemakkelijk afscheid nemen van onze 'oude' industrieën. De textiel- en confectie-industrie is al richting Azië getrokken, maar dat hoefde niet te gebeuren, zo stelt Van der Zwan. En hij geeft voorbeelden: 'Scandinavië heeft z'n meubelindustrie weten te behouden. Duitsland z'n confectie, en niet op basis van lage lonen.' Het is me in dit editoriaal niet om mijn gelijk te doen. Maar één ding moeten we goed beseffen: wat Scandinavië voor zijn meubels doet en Duitsland voor zijn stoffen, dat kan Vlaanderen voor zijn vissers doen. Het gaat er dus om dat de Vlaamse visserij wel degelijk te redden is. Laat ons dus eerst en vooral stellen dat we dat willen. Laat ons vervolgens een Vlaams Meerjarig Oriëntatieplan uitwerken dat de onderste grens van het aantal vaartuigen vastlegt. Laat ons tenslotte vechten voor elk vaartuig dat ons dichterbij dat getal brengt.

Flor Vandekerckhove

# DE STILLE KRACHT



A  
A  
N  
K  
O  
E  
R  
S  
E  
N  
O  
P  
B  
E  
D  
R  
I  
J  
F  
S  
Z  
E  
K  
E  
R  
H  
E  
I  
D

De Mitsubishi scheepsdieselmotoren die Padmos levert vormen de betrouwbare basis voor optimale bedrijfszekerheid. Vooral, omdat Padmos de Mitsubishi topkwaliteit aanvult met de stille kracht van een perfecte onderhouds- en reparatieservice. Met aan boord een bemanning van goed opgeleide en getrainde vakmensen. Plus geavanceerde en hoogwaardige test-, meet- en regelapparatuur in het bedrijf om alle motoren nieuw, gerevideerd of gerepareerd startklaar af te leveren. Inbouw kan daardoor tot een minimum in tijd beperkt blijven. Snelheid die Padmos in alles kenmerkt. Zoals de ruim 120.000 direct uit voorraad leverbare - nieuwe of gerevideerde onderdelen. Of de 24-uurs service aan boord uitgevoerd door vakbekwame monteurs. Waar u ook bent tussen Duinkerken en Denemarken, op het Padmos serviceteam kunt u à la minute rekenen.



**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**

## Verhoging schol-Tac uitgesloten

De eerste resultaten van de Belgica-campagne wijzen uit dat er niet moet gerekend worden op een tussentijdse verhoging van het schol-Tac. Het is zelfs zeer waarschijnlijk dat de toegelaten vangsthoeveelheid voor schol volgend jaar nog maar eens lager uitvalt. Hoeveel het uiteindelijk wordt valt af te wachten.

Ondertussen heeft de Europese Unie al een voorakkoord afgesloten met Noorwegen om de schol-Tac met 20 procent te verlagen als blijkt dat de wetenschappelijke metingen niet aantonen dat de scholbestanden geen tekenen van herstel laten zien. Een reductie van de schol-Tac behoort theoretisch tot de mogelijkheden, maar een dergelijke beperking zou de Europese platvisvisser een zware slag toebrengen.

## Makreelquotom uitgeput

Het makreelquotom in de Ices-gebieden IIa, IIIa en VIa,b,c is opgevoerd. Belgische vissers mochten na 22 september niet langer op deze soort vissen. Het initiële makreelquotom bedroeg 400 ton. Na een akkoord met Duitsland werden 700 ton haring en 300 ton makreel afgestaan in ruil voor 500 ton kabeljauw. Uiteindelijk bleef er maar 100 ton makreel over die nu is uitgeput.

## Wijtingquotum onder druk

Het wijtingquotum in Ices-gebied VII (behalve VIIa-Ierse Zee) is reeds voor meer dan 90% benut waardoor ook hier de sluiting nakend is. Het gaat hier om een hoeveelheid van 355 ton op een totaal van 2.110 ton (waarvan 1.680 ton in IIa en IV). Het wijtingquotum in IIa en IV was op hetzelfde tijdstip maar voor 22 procent benut. In de Ierse Zee is slechts 31 van 75 ton wijting benut. Het overschot kan alsnog geruild worden voor voor wijting in VII.



*hét taxi-bedrijf voor de visserij*  
Bredene

## OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

## Quotamaatregelen 4de kwartaal

De meeste van toepassing zijnde maatregelen gedurende het derde kwartaal worden onverkort aangehouden gedurende het vierde kwartaal. Merken we vooraf op dat per kalenderdag uit slechts één ices-gebied tong, schol en kabeljauw mag worden aangevoerd.

### Schol

De scholvangst door vissersvaartuigen van meer dan 300 pk mag per zeereis in de Noordzee en het Schelde-estuarium maximaal 1.000 kg (aanvoergewicht) vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen per reis bedragen. In geval het nationale scholquotum in deze gebieden voor 4.500 ton is benut verandert dat getal van 1.000 kg naar 550 kg.

Voor vaartuigen tot en met 300 pk bedraagt de hoeveelheid 500 kg vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die reis. Als het nationale scholquotum in deze gebieden voor 4.500 ton is benut mag de aanvoer voor deze categorie vaartuigen maximaal 300 kg per vaartdag bedragen.

In het Kanaal, ices-gebieden VIId,e wordt de scholvangst voor alle vissersvaartuigen beperkt tot 500 kg per vaartdag.

### Kabeljauw

De kabeljauwvangst van boomkorvaartuigen wordt per zeereis beperkt. Per vaartdag mogen vaartuigen van meer dan 300 pk 200 kg halen in de ices-gebieden VIII en VII behalve VIIa. Voor vaartuigen van 300 pk of minder is dat 100 kg. In de Noordzee en het Schelde-estuarium bedragen deze getallen 1.200 kg (vaartuigen van meer dan 300 pk) en 600 kg (vaartuigen van 300 pk en minder).

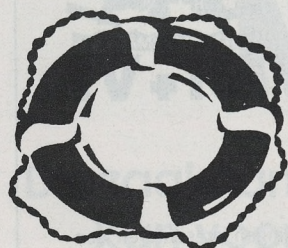
Vanaf 14 oktober mogen de vaartuigen van 300 pk of minder 10.000 kg kabeljauw (levend gewicht) per week, ingaande van maandag 00.00 uur tot zondag

24.00 uur uit de Noordzee aanvoeren en dit zolang vóór 30 november het nationaal kabeljauwquotum voor geen 4.000 ton is benut.

### Tong

Uit ices-gebied VIIa mogen de vaartuigen maximaal 750 kg (aanvoergewicht) per kalenderdag aanvoeren. In VIId is de regeling als volgt: maximaal 12 kg aanvoergewicht per vol uur aanwezigheid voor vaartuigen tot en met 300 pk; grotere vaartuigen: 20 kg. In VIIe: alle vaartuigen mogen elk maximaal 300 kg halen per kalenderdag. In VIIh,j,k is dat 800 kg. In VIIf,g is het getal dan weer gesplitst volgens het vermogen: 500 kg per kalenderdag voor vaartuigen tot 300 pk en 800 kg voor de sterkere vermogens. In de Noordzee tenslotte geldt ook een aparte regeling. Aan de vissersvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 300 pk wordt voor de periode van 1 oktober tot en met 30 november een hoeveelheid tong toegekend die gelijk is aan 1.000 kg vermeerderd met de hoeveelheid die gelijk is aan 4 kg (per pk)

vermenigvuldigd met het motorvermogen van het vaartuig, uitgedrukt in pk. Bijvoorbeeld: voor een vissersvaartuig met een officieel vermogen van 1.000 pk betekent dit 1.000 kg + 1.000 pk x 4 kg/pk = 5.000 kg tong in de Noordzee gedurende de periode 1 oktober t.e.m. 30 november). De overbepassing van de toegewezen hoeveelheid tong per vaartuig gedurende het derde kwartaal wordt automatisch afgeboekt van



**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**

de toegekende hoeveelheid voor de periode oktober tot eind november. De onderbenutting gedurende het derde kwartaal komt evenwel te vervallen. De overbevissing in de periode 1 oktober - 30 november zal afgeboekt worden van de aan het vaartuig toegekende hoeveelheden tong in de Noordzee vanaf 1 december.

### Z.35 Vili uit de vaart

De Z.35 Vili (ex-O.35 Torbay) van de Rederij Ravana NV uit Knokke-Heist ging uit de vaart en werd verkocht aan de Nederlandse industrieel Padmos. Wat er verder met het 35 jaar oude en zes jaar geleden grondig verbouwde boomkorvaartuig (27 m., 520 pk) staat te gebeuren is ons niet bekend.

### Nieuwe eigenaar voor N 57 Terry

De N 57 Terry (23,75 m., 300 pk) van BVBA La Marée (Jean Schallier) werd verkocht aan de NV Terry van Eric Casier. Woensdag 4 september werd voor het eerst geveild in de Nieuwpoortse vismijn. Het peterschap ging naar Terry Schallier, zoon van Jean en zaakvoerder van de Koksijdse vishandel La Marée, die met 2.450 frank het hoogste bod deed op een lot van tien kilogram tarbot. De bemanning van de N 57 bestaat uit schipper-reder Eric Casier, zijn broer Patrick is motorist en Johan Vanraefelghem vaart als matroos op de Eurokotter. Op 18 oktober zal het precies tien jaar geleden zijn dat de N 57 op de Scheepswerven De Graeve in Zeebrugge werd geïdopt.



**REVISIEBEDRIJF  
J.M. DE BRAAL**  
☐ 'CATERPILLAR' SERVICE

**gereviseerde motoren tot 1500 pk  
uit voorraad leverbaar**

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

**26 27 28 29 30**

**N O V E M B E R 1996**

Rijn- en Binnenvaart, Beroepsvisserij, Koopvaardij en Baggerindustrie  
**o p g e l e t**

**ER STAAT WEER HEEL WAT  
MOOIS OP STAPEL TIJDENS**



o p e n i n g s t i j d e n



Dagelijks van 12.00 tot 22.00 uur  
Zaterdag van 10.00 tot 17.00 uur

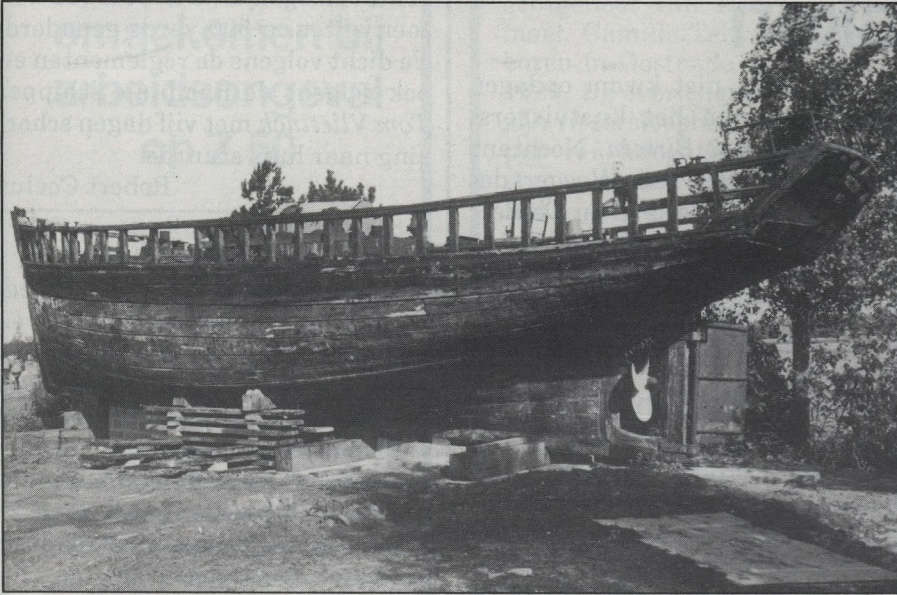
Zuiderparkweg 20-30  
3084 BB Rotterdam

Ruim 400 bedrijven en instellingen presenteren een allesomvattend expositieprogramma met producten en diensten die voor u en uw toekomst van doorslaggevend belang zijn. Ongetwijfeld zult u eind november in Ahoy' Rotterdam 'goed varen'. Dan moet u natuurlijk wel komen!

Tel.: + 31 10 - 410 44 18, fax: +31 10 - 481 85 36

Noteer daarom alvast de data, 26 - 30 november 1996!

## N 788 blikvanger voor Visserijmuseum



Enkele weken geleden liet het gemeentebestuur van Koksijde de houten romp van het afgedankte Nieuwpoortse garnaalvaartuig N.788 Moed en Vertrouwen (foto omslag) overbrengen naar zijn definitieve standplaats. Het vaartuig krijgt een plaats als blikvanger voor het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke. Na Heist (Sincfalamuseum) is dit de tweede kustgemeente die een oud vaartuig op een openbare plaats opstelt.

Het gemeentebestuur kreeg in 1992 de toelating om de romp op een stukje grond aan de weg tussen Wulpen en Oostduinkerke te plaatsen. Onlangs goot de technische dienst van de gemeente een betonnen sokkel om er het vaartuig op te plaatsen. De scheepstimmerwerf Lowyck uit Oostende heeft de huidbeplanking in de mate van het mogelijke hersteld. De definitieve restauratiewerken zijn ondertussen gestart. Het terugplaatsen van de stuurhut en de masten zal gebeuren door de gemeentelijke dienst.

De N 788 (15 m.) dateert uit 1942 en werd gebouwd als N 118 Maurits-Roger op de werf van Jules Denye in Oostende voor de Nieuwpoortse reder Alex Jungbluth. Het vaartuig was achtereenvolgens eigendom van wed. Charles Calcoen, André Calcoen (1958-1984), Jeanine Breem, Ronny Hillebrandt. De laatste eigenaar, Jean Schallier, schonk het vaartuig in 1988 aan de gemeente. Het vaartuig zink eind september 1989 aan de kaai in Nieuwpoort en werd na lichting overgebracht naar het gemeentelijk depot was het zeven jaar stond te verkommeren. (gw)

## Aktiviteitenkalender voor vissers

### OKTOBER

1 'Een vis uit het water praten' tentoonstelling over gezegden en spreuken ontleend aan de wereld van de visserij in het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke (tot 31 december).  
10-13 'Fiskerimesse '96' in Aalborg (Denemarken)  
14-15 'Vis '96', vishandelsbeurs in Amsterdam (Nederland)  
17-21 'World Fishing Exhibition' in Vigo (Spanje)

### NOVEMBER

5-9 'Sinaval-Eurofishing '96' in Bilbao (Spanje)  
5-10 'Anuga '96' in Keulen (Duitsland)

## Een vis uit het water praten

Conservator Willem Lanszweert van het visserijmuseum te Oostduinkerke verzamelde 289 spreuken en gezegden en bracht die samen in een boek dat hij liet illustreren door de cartoonist Nesten. Het werkje kost 175 frank en is te verkrijgen in het museum (tel.: 058 / 51 24 68). In een tentoonstelling zijn daar ook nog tot 31 december de originele tekeningen van Nesten te bekijken.

### FAILLIET

□ Quality Fish and Food Trader BVBA, Zonnestraat 9, Gent. Groothandel in voedingswaren, failliet verklaard op 6 september 1996.

# 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*

# Onderzoeksraad voor de zeevaart

## Uitspraken

### Verkeer

\* Op 12 maart 1995 werd de Z 122 *Noordster* door de Britse overheid inovertreding genomen omdat het in de SW-lane van het verkeersscheidingsstelsel zigzaggend tegen de de algemene verkeersstroom in had gevaren. Schipper *Tom Vlietinck* bekende de feiten en zegde dat een goede plaatselijke visvangst hem ertoe het reglement te overtreden. Hij werd door de Raad voor zeven dagen geschorst.

\* Ook de O 229 'Liberty' werd door de Britten betrapt toen het op 10 mei '95 tegen de algemene verkeersstroom voer in de SW-lane. Schipper *Jozas Siereveld* gaf de overtreding toe en werd voor vijf dagen geschorst.

### Afwezig

Tien dagen schorsing was de straf die de Raad oplegde aan matroos *Franky De Rees* omdat hij op 13 no-

vember 1994 niet kwam opdagen aan boord van het kustvisserstvaartuig O 430 *Birmin*. Nochtans had zijn schipper *André Bogaert* dat uitdrukkelijk gevraagd en *De Rees* had niemand laten weten dat hij er de brui aan zou geven. Dat gebeurde toch en dat kan niet zonder schipper of reder ten gepaste tijde op de hoogte te brengen.

### Te dicht

Schipper *Tom Vlietinck* zag zich op deze dag door de Raad voor een tweede keer bestraft. Het Nederlandse marinevaartuig 'Hellesluis' was op 17 september 1995 met oorlogsmunitie bezig. Het had daarvoor speciale kentekens aangebracht en ook de codevlag A die erop wees dat er ter plekke duikwerkzaamheden uitgevoerd werden. Op de radar zag men de Z 122 *Noordster* op zich afkomen en het is pas na vele pogingen om het vaartuig op te

roepen en na vuurpijlen afgeschoten te hebben dat er uiteindelijk contact mogelijk was. De Z 122 was toen al tot op 500 yards genaderd. Te dicht volgens de reglementen en ook volgens de Raad, die schipper *Tom Vlietinck* met vijf dagen schorsing naar huis stuurde.

Robert Coelus

### Z 27 Mercurius

Het boomkorvaartuig Z 27 *Mercurius* van de reders Leopold Neyts en François Claeyns werd verkocht aan Marc Deman. De uit Zeebrugge afkomstige Marc Deman woont in De Haan en is de broer van schipper-reder Hubert Deman, eigenaar van de Z 55 'Goede Hoop'. De Z 27 koos halverwege september als 'Free Bird' het ruime sop. (dp)



**Gelukkig is er al een nieuwe editie van HVB op vrijdag 1 november!**

### O 154 Wilmar

Het hektreiler O 154 *Wilmar* van schipper-reder Willy Lepeire ligt drie weken aan de kaai. De stuurhut van het acht jaar oude vaartuig was op enkele plaatsen losgekomen zodat er water in de stuurhut sijpelde. Bij de Oostendse scheepswerf IdP worden nu nieuwe zinkstukken ingelast en een nieuwe binnenbekleding aangebracht. (dp)

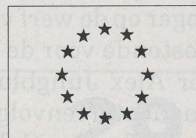
### VISSERSVAARTUIG MET LICENTIE TE KOOP

met alle toebehoren voor het vissen van tong, garnaal en kabeljauw.

Tel.: 050 / 51 27 61



De vzw Vlaams Visserijcentrum  
(Pesca-programma Vlaams Zeevisserijgebied)



EUROPESE GEMEENSCHAP  
Financieringsinstrument voor de  
Oriëntatie van de Visserij (FIOV)

WERFT aan:

### Een visserijcoördinator (m/v)

voor de uitbouw van een overleg-, informatie- en begeleidingscentrum voor de Vlaamse visserij

#### Profiel:

- universitair of gelijkgesteld niveau
- economische en/of technische vakkundigheid inzake de zeevisserijsector vanuit opleiding aangevuld met praktijk of onderzoekservaring
- vertrouwdheid met Vlaamse zeevisserij en verschillende subsectoren
- vertrouwdheid met gemeentelijke, Vlaamse, Belgische en Europese visserijontwikkelingen en -beleid
- administratief onderlegd en dienstverlenend, redactievaardig en communicatief
- goede talenkennis
- kunnen werken in teamverband

#### Loon/contract:

- loonbarema: vergelijkbare functie Vlaamse administratie niveau 1
- contractueel statuut — arbeidsovereenkomst privésector

Kandidaturen dienen vóór 15 oktober 1996 schriftelijk te worden gericht aan de heer M. Desutter, Voorzitter van de vzw Vlaams Visserijcentrum (p.a. Permanent Secretariaat Europese steunprogramma's Bedrijvenscentrum, Ondernemingenstraat 3, 8630 Veurne).

Spoedige aanwerving volgt na de selectie.

## 32-jarige visser omgekomen bij arbeidsongeval op Z 50

Bij een werkonzeval aan boord van het vissersvaartuig Z 50 *Tijl* is de 32-jarige visser Didier Decloedt om het leven gekomen. Het ongeval gebeurde op vrijdag 20 september toen het Zeebrugse vaartuig van de Rederij Versluys-Couwijzer zich voor de kust van Hull bevond. Een helikopter bracht de zwaar gewonde man nog naar een ziekenhuis waar men het overlijden enkele kon bevestigen. Didier Decloedt werd geraakt en zeer zwaar toegetakeld aan het hoofd door het vistuig. De Blankenbergse visser is vader van een kind.

Δ Op 4 september overleed in Bredene Camille Theys (67), echtgenoot van Denise Cermael. Camille Tehy werd geboren in Oostende op 21 juni 1929. De overledene eindigde zijn vissersloopbaan als schipper ter hoogzeevervisserij en stapte nadien over naar de RMT.

Δ Op 14 september overleed in Oostende de 70-jarige gewezen IJslanndvaarder Willy Deckmyn (° Oostende, 16 juni 1926), echtgenoot van Solange Vanbesien. De overledene kwam nadien in dienst van de RMT en ging als kwartiermeester met pensioen.

Δ Schipper ter zeevisserij en RMT-matroos op rust Arthur Zonnekein stierf op 26 augustus 1915. De begrafenis greep plaats in beperkte kring. Arthur Zonnekein, echtgenoot van Marie-Louise Johnson, werd geboren in Rosendael op 28 oktober 1915.

## RECEPT

### Garnalenmaand

September en oktober zijn garnalenmaanden bij uitstek. Dan wordt de grijze Noordzeegarnaal bij bakken aangevoerd, is hij goed gevuld en smaakt hij overheerlijk. De Vlaamse Noordzeegarnalen zijn, eenmaal gevangen, om tien uur al in de vismijnen te vinden. Ze worden op de schepen zelf, in zeewater, gekookt en krijgen geen bewaarmiddelen over zich heen.

#### ei-garnalenschotel

Kook per persoon twee eieren hard en laat ze schrikken onder de koude kraan. Pel ze, snijd ze doormidden en haal voorzichtig de dooiers uit. Vermeng de dooiers met mosterd en wat mayonaise en voeg peper en zout naar smaak toe. Spuit dez vulling in de halve eieren en leg ze op een bord. Vermeng vers gepelde grijze garnalen met eeng elijke hoeveelheid gekookte groene boontjes en leg ze in het midden van het bord. Versier alles met reepjes tomaat. Maak de saus: meng 2 dl room met 4 eetlepels mayonaise, gehakte peterselie en stukjes tomaat. Deponeer dit op een bord tussen de eitjes.

## ADVERTENTIE

# DOKKEN kan nu ook in ZEEBRUGGE



### 13 augustus, een datum om niet te vergeten!

Aan het droogdok van de Zeebrugse scheepshersteller S.D.S. Scheepsdiesel NV, dat een ligplaats kreeg in de nieuwe vissershaven van Zeebrugge, was de laatste weken met man en macht gewerkt. Het dok werd uitgebaggerd, er werden meerpalen in de bodem geslagen en het uit Litouwen afkomstige dok kreeg een grote onderhoudsbeurt.

Het spreekt vanzelf dat het dokken van het eerste schip op 13 augustus massa's nieuwsgierigen trok. Het opvlotten verliep zonder problemen. De reders zijn dan ook zeer enthousiast over de ingebruikname van de installatie en maken reeds gretig gebruik van de aangeboden faciliteiten.

Het droogdok biedt extra voordelen tegenover een slipway. Er is geen voorbereidingstijd nodig voor het ondersteunen van het schip. Bij het uitdokken van het eerste schip kan het volgende onmiddellijk binnenvaren; niets moet bijgeregeld of veranderd worden. Dit is een grote troef, tijdwinst voor beide partijen. Kom zelf het droogdok testen en u wint er tijd en geld bij.

*'Ik wil er wel op wijzen dat het droogdok niet alleen voor vissersboten gebruikt kan worden, maar ook door bijvoorbeeld sleepboten. Dus iedere belanghebbende is van harte welkom. Laten we zeggen dat het droogdok zeker schepen kan ontvangen met een diepgang tot 4,80 m en een lengte tot 43 m.'*, zegt Hugo D'Hoedt, zaakvoerder van S.D.S. Scheepsdiesel Service.

Voor meer informatie, bel vrijblijvend

050 / 54 51 78 ... 050 / 55 01 88

S.D.S. Scheepsdiesel Service N.V.

Boomkorstraat 7/8  
ZEEBRUGGE

# 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.

Michel Claes:

## 'ZOLANG ALLEEN WINST EN PROFIJT DE VISIE BEPALEN, ZAL ER NIETS WEZENLIJKS VERANDEREN'

IN DE VAKVERENIGING staat de vraag 'waar gaan we naartoe' vandaag bovenaan de agenda van menig interne vergadering. Het is immers niet alleen de visserij die kampt met een overlevingsstrijd. Héél het industrieel complex in Vlaanderen kent soortgelijke verschijnselen. Bijkomende moeilijkheid: de economische veranderingen volgen elkaar zo vlug op dat de vraag 'waar gaan we naartoe' bijna niet te beantwoorden is.

De voorbije jaren heeft 'ACV Vakgroep Zeevisserij' diverse voorstellen geformuleerd en initiatieven genomen om de visserij een tweede adem te bezorgen.

### Informatiebank waar iedereen terecht kan

Door de structuur van de sector — kleine bedrijven — is een eigen aanpak noodzakelijk. Voornamelijk *begeleiding* en *informatie* zijn zeer belangrijk voor rederijen en voor eventuele kandidaat-ondernemers. En wat zien we? Vandaag wordt de sector overspoeld door *consultants* die hun 'professionele kennis' aan potentiële klanten ter beschikking stellen. Versnippering troef, en nergens een gecoördineerde 'data-bank'. Een economische visie is bij die verspreide 'consultants' ook niet aanwezig, het 'gat' in de markt zal door hen dan ook alleen maar bij toeval ontdekt worden.

Bij het totstandkomen van de PESCA-en 5B-steunprogramma's van de Europese Unie hebben wij er dan ook onmiddellijk op aangedrongen een degelijk

*begeleidings- en informatie-instituut* op te richten. Door ons werden een aantal personen samengebracht die bereid waren hiervoor een vereniging op te richten. Een steunaanvraag werd overgemaakt aan een leidend ambtenaar. Deze was de idee erg genegen, maar er werd geopteerd voor een 'publieke vzw' (vereniging zonder winstoogmerk) die de rol van dit instituut zou waarmaken. Vandaag is deze openbare vereniging wel al opgericht, maar nog niet operationeel. Wij staan uiteraard achter dit instrument, op voorwaarde dat blijkt dat de gebruikers ermee kunnen werken.

### Vismachtiging betaalbaar houden

Sedert de invoering van de vismachtiging is het voor jonge schippers haast onmogelijk om reder te

'Sedert de invoering van de vismachtiging is het voor jonge schippers haast onmogelijk om nog reder te worden.'

worden. Mede door de afbouw van de vloot werd deze vismachtiging financieel overgewaardeerd. Voor nieuwelingen is ze bijna onbetaalbaar. Geen enkele bank wou immers garant staan voor de financiering van zo'n dure vismachtiging.

De financiële constructie Fishlink was niet in staat om de investeringen nieuw leven in te blazen. Na een kort stormachtig bestaan werd dit initiatief in stilte afgevoerd, waarna de Vlaamse kust letterlijk en figuurlijk vrijkwam voor kapitaalkrachtige buitenlandse rederijen. De vlucht naar Nederland was begonnen. Ons pleidooi om jonge schippers daadwerkelijk te steunen krijgt nu gehoor via het investeringsfonds dat onlangs werd gecreëerd. Nu moeten daden vol-

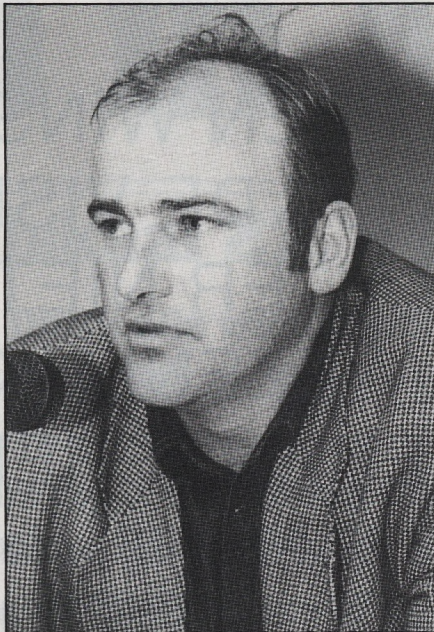
**'Waar gaan we naartoe?' is de Vrije Tribune van HVB. Wie aan het debat over de toekomst van de Vlaamse visserij wil deelnemen stuurt een bijdrage naar HVB, p/a Dorpstraat 121 te 8450 Bredene. Tel/fax: 059 / 32 55 59.**

**'Het is verder de vraag hoelang de provinciale verantwoordelijke het bestaan van twee vestigingen kan blijven volhouden met zo'n beperkt aantal leerlingen. De onderwijsspecialisten binnen het ACV gaven de huidige optie een levensduur van nauwelijks vijf jaar, maar zolang kan de sector niet toezien.'**

gen. Geïnteresseerde schippers moeten kansen krijgen en goed begeleid worden....

## **Onderwijsprobleem vandaag nog oplossen**

Zo zal nieuw bloed hopelijk ook voor nieuwe ideeën zorgen. En dat hebben we nodig: nieuwe ideeën. Elke sector die wil overleven heeft daar nood aan! Nieuw bloed dus, ook aan boord. Langzaam, maar zeker verouderen de bemanningen. Nieuwe mankracht wordt via het onderwijs bijna niet meer gevonden. Sedert de



**Michel Claes**  
Secretaris Vakgroep Zeevisserij van het ACV

provincie West-Vlaanderen de uitbouw van het visserijonderwijs op zich heeft genomen, zit de klad in de recruitering. Voor '96-'97 spreekt men van een 4-tal nieuwe leerlingen in het eerste jaar.

Spijtig genoeg krijgen we vandaag dan ook gelijk in een voorbije discussie, want een drietal jaar geleden pleitten wij voor de integratie van het zeevisserijonderwijs in het technisch beroepsonderwijs. Een quasi definitieve beroepskeuze op 11/12 jaar is niet meer van deze tijd, een keuze op 13/14 jaar lijkt ons veel realistischer te zijn en onze optie maakte dat ook mogelijk. Tevens was er zodoende de mogelijkheid de opleiding dicht bij huis te volgen. Vergeten we immers niet dat de visserijgemeenschap van Nieuw-

poort nu verstoken blijft van enige vorm van visserijopleiding.

Het is verder de vraag hoelang de provinciale verantwoordelijke het bestaan van twee vestigingen kan blijven volhouden met zo'n beperkt aantal leerlingen. De onderwijsspecialisten binnen het ACV gaven de huidige optie een levensduur van nauwelijks vijf jaar, maar zolang kan de sector niet toezien. Snelle actie is vereist. Mogelijks kan een experiment worden opgestart om na te gaan wat vooralsnog de recruitering kan aanzwengelen. Het provinciebestuur, dat kosten noch moeite spaart om het visserijonderwijs te laten slagen, moet ons inziens het management van de school van dichtbij volgen en mogelijks daar ingrijpen waar er te weinig contact is met de sector, de ouders en de leerlingen.

## **Sociale problemen niet ontkennen**

Tenslotte stelt zich een sociaal probleem. De loonvorming in de visserij — de paaie — is, zoals bekend, afhankelijk van de besommingen die het vaarttuig realiseert. In andere sectoren is de prijs van het produkt eigenlijk niet bepalend voor het loon dat de arbeider verdient. In de visserij is dat wel het geval. Het principe 'no catch, no pay' doet overigens menig landrat de wenkbrouwen fronsen, maar tot 1992 was er voor de visser eigenlijk geen vuiltje aan de lucht: de besommingen waren goed, van indexstop was er in de visserij bijgevolg geen sprake. Vanaf 1993 echter stortte de visprijs ineen... en dus ook het loon van de vissers. Velen zochten ander werk



**Generale Bank. Mijn Kracht.**

# Waar gaan we naartoe?

**'Oud-vissers werden vroeger raper of weger in de vismijn. Vandaag zien we dat hoe langer hoe minder gebeuren. Kortom, waar de sector voorheen de roeping van de jonge visser beloonde met een sociaal vangnet, is eenieder vandaag op zichzelf aangewezen.'**

en vonden dat ook, bijvoorbeeld in de haven van Zeebrugge. Niettegenstaande de prijzen van de tong sedert het voorjaar met gemiddeld 20% zijn gestegen, en dus ook het inkomen van bepaalde vissers, moeten er lessen worden getrokken uit hetgeen er de voorbije jaren is gebeurd. Men gaat immers in zee om geld, veel geld, te verdienen. Wie daar de kans niet toe krijgt verlaat de sector.

Ook voor hen die het wat kalmer willen doen dient ruimte geschapen te worden. Dat kan gebeuren binnen het kader van de 'artisanale visserij'. Deze bestaat wel degelijk in Vlaanderen. Ze mag wel miskend zijn, ze bestaat! Laat ons dan ook het speelveld aflijnen zodat bonafide artisanale vissers hun activiteiten in een wettelijk kader kunnen uitoefenen. Op deze wijze krijgt men continuïteit in de sector. Nu is het voor de visser op 40-45 jaar gedaán. Geen wonder dat de jonge mannen die 'ter visserij willen varen' schaars worden.

Daarbij komt nog dat jobs voor oud-vissers aan de wal in ijtempo naar de haaien gaat. De vismijnen spelen voor oud-vissers op gebied van tewerkstelling geen enkele rol van betekenis meer. Oud-vissers werden vroeger *raper* of *weger* in de vismijn, vandaag zien we dat hoe langer hoe minder gebeuren. Kortom, waar de

sector voorheen de roeping van de jonge visser beloonde met een sociaal vangnet, is eenieder vandaag op zichzelf aangewezen.

Zolang bepaalde lieden, waarvan de enige visie winst en profijt is, het beleid beïnvloeden zie ik hier geen wezenlijke verbetering in gebeuren. Bijvoorbeeld: enige jaren geleden werd tussen de Rederscentrale en de vakbonden een CAO (collectieve arbeidsovereenkomst) afgesloten om beschermkledij gratis ter beschikking te stellen van de vissers:

een wettelijke verplichting. De realiteit is dat een pak reders dit bedrag aftrekt van het drinkgeld, anderen schrijven doodluik op de monsterrol dat deze kledij verrekend zit in het procent dat de visser op de besomming krijgt... zonder dat dit percentage ooit werd aangepast. Dan vraag ik mij af: waar gaat dit naartoe?

Michel Claes  
Secretaris Zeevisserij van het  
ACV

## 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

Didier Ramoudt:

## Quo Vadis Oostendse zeevisserij?

(‘Enkele bedenkingen en standpunten bij deze voor de economie van Oostende levensbelangrijke sector.’)

Als Vlaams Volksvertegenwoordiger en bovendien rasecht Oostendenaar is het al niet eenvoudig— zeg maar zeer moeilijk — om een standpunt te formuleren over de actuele situatie van de Oostendse zeevisserij... des te moeilijker is het dat standpunt ook nog eens neer te schrijven, want lange tenen vindt men in elk beroep en ik kan alleen maar hopen dat de klompen van de vissers de nodige bescherming bieden tegen mijn persoonlijke opmerkingen die hier volgen.

Aan de lezer dient gezegd dat gelet op de beperkte ruimte van deze bijdrage er slechts een aantal deelaspecten van de visserijproblematiek kunnen aangehaald worden. Op de problemen rond de Oostendse vistrap ga ik aan het einde van dit artikel wat dieper in.

SOMMIGEN ZEGGEN DAT de Oostendse zeevisserij aan het doodbloeden is en anderen... zouden dat wel eens kunnen wensen. Een nuchtere vaststelling leert ons echter dat het met deze sector inderdaad niet meer zo gesmeerd loopt. Het gemakkelijkste ware natuurlijk de schuld in de schoenen te schuiven van de Europese ministerraad, die via de visquota en andere zottigheden de leefbaarheid van onze vissector in het gedrang brengt. Minder voor de hand liggend is de vraag of de sector ook geen deeltje van de schuld op zich mag nemen. Twee vragen verdienen mijns inziens dus een duidelijk antwoord. We zullen er in deze tekst een antwoord op geven.

### Over politici...

Zijn de politieke overheden ervoor verantwoordelijk dat het met de visserij minder goed gaat? Het antwoord is volmondig ja! Eerst is er het feit dat de beslissingsbevoegdheid over de visserijsector verdeeld is over drie niveaus: de Vlaamse overheid, de Federale overheid en de Europese overheid. Over inhoudelijke problemen zoals visquota, motorkracht, vlootsamenstelling, veilingen, hygiëne, zaken U welbekend en waarvan

**‘Lange tenen vindt men in elk beroep en ik kan alleen maar hopen dat de klompen van de vissers de nodige bescherming bieden tegen mijn persoonlijke opmerkingen’**

verdere uitdieping in dit artikel ons veel te ver zou leiden, willen deze drie overheden mee beslissen. De belangen moeten dus op drie verschillende niveaus verdedigd worden en dat is weinig bevorderlijk voor een vlot en doortastend beleid dat dicht bij de mensen uit de sector staat. Hier zeg ik resoluut: schaf de federale bevoegdheid af! De zeevisserij is in ons land een volledig Vlaamse aangelegenheid. Wanneer de federale bevoegdheid afgeschaft wordt is de zaak al voor één derde vereenvoudigd en kan de Vlaamse minister die bevoegd is voor de zeevisserij ten volle zijn verantwoordelijkheid dragen. Hij kan dat dan ook doen in de Europese ministerraad. Het (op dat niveau zo

**Didier Ramoudt is een Oostends zakenman en volksvertegenwoordiger.**

noodzakelijke) lobbywerk zou dan zeer zeker betere vruchten afwerpen.

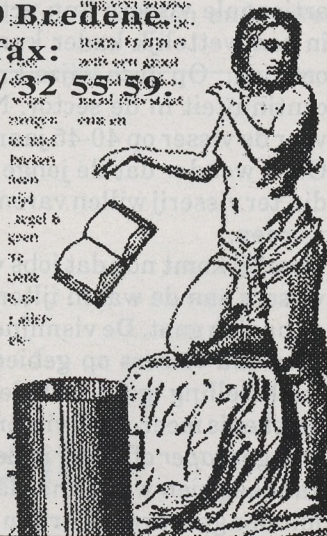
### ... En over reders

Zijn de reders er verantwoordelijk voor dat het met de zeevisserij niet goed gaat?

Ook hier is het antwoord ja! Wanneer het een economische sector minder goed voor de wind gaat, zijn er vanzelfsprekend heel wat factoren die daarvoor verantwoordelijk zijn en niet in het minst de algemene economische toestand.

**‘Waar gaan we naartoe?’ is de Vrije Tribune van HVB. Wie aan het debat over de toekomst van de Vlaamse visserij wil deelnemen stuurt een bijdrage naar HVB, p/a Dorpstraat 121 te 8450 Bredene.**

**Tel/fax: 059 / 32 55 59**



**'Zijn de reders er verantwoordelijk voor dat het met de zeevisserij niet goed gaat? Ook hier is het antwoord ja!'**

Maar berusten in het feit dat het *nergens* goed gaat, zou getuigen van te simplistische kijk op de zaken. Komt daarbij dat het beroep niet gediend is met onverantwoorde rivaliteit. De slagdracht van deze levensnoodzakelijke industrie wordt daardoor evenzeer verzwakt. Sommige reders hebben alleen maar oog voor 'hun' schip, 'hun' equipage, 'hun' markt... Ze verliezen daarbij uit het oog dat het niet volstaat te vissen, maar dat het minstens zo belangrijk — zonet belangrijker — is ervoor te zorgen dat het hele apparaat van verwerking en distributie goed draait en afgestemd is op de

visserij. Hier ligt een belangrijke taak weggelegd voor de federatie. De federatie moet ervoor zorgen dat alle betrokkenen over de nodige informatie kunnen beschikken en dat ze tevens een meer geschikte opleiding krijgen, zodat de komende generatie de sector met veel meer kennis kan exploiteren.

Een mentaliteitsverandering dient op gang gebracht te worden, waardoor gewijzigde en alternatieve visserijtechnieken toegankelijker worden, maar ook het streven naar een sociaal statuut, regelingen en wetgeving voor al degenen die zich daadwerkelijk op de arbeidsmarkt van de visserijsector willen inzetten.

## Vistrap

Tot slot kom ik tot de problematiek van de vistrap. Welke rol speelt die in de Oostendse zeevisserij? In elk geval een onmiskenbare en belangrijke rol. In de parlementaire commissie bevoegd voor de zeevisserij heb ik de minister ervoor gewaarshuwd dat het moet gedaan zijn

**'Overtuig de horeca het geweer van schouder te veranderen: laat ze de dagelijks aangebrachte vis in een simpele bereiding en aan betaalbare prijzen verkopen.'**

met die plagerijen over de hygiënische toestand. De hygiënische voorschriften gelden uiteraard voor alle landen van de Europese Unie, maar het zijn nog altijd onze eigen mensen die moeten toezien op de toepassingen ervan. Welnu, beste lezer, ik heb al heel wat gereisd en heel wat vismijnen en losplaatsen gezien, ik vraag mij dan ook af waarom men bij de controles bij ons heiliger wil zijn dan de paus. In haar kortzichtigheid begrijpt onze administratie (controleurs zijn slechts uitvoerders van administratieve richtlijnen) blijkbaar niet dat de handel op de vistrap belangrijke toegevoegde waarden creëert die blijkbaar aan hun speurneus voorbij gaan. Hier zeg ik duidelijk: de toeristische meerwaarde en het hele reilen en zeilen van de Oostendse Visserskaai staat of valt met de vistrap. Dus hier zeer kordaat: poten af! Ik zou hier zelfs nog verder gaan. Laat een aantal visserijgebonden activiteiten, zoals bijvoorbeeld het herstellen van de netten terug toe op de kaaien, voeg er het educatieve aspect van het Oostendse zeeaquarium aan toe en... overtuig de horeca het geweer van schouder te veranderen: laat ze de dagelijks aangebrachte verse vis in een simpele bereiding klaarmaken en aan betaalbare prijzen verkopen. De kustvisserij zou er alleen maar beter van worden. Tot slot nog dit. Ook in deze sector geldt: laat het doemdenken en kom creatief en gedurfd uit de hoek. Vis zullen wij altijd eten.

Didier Ramoudt  
Vlaams Volksvertegenwoordiger

## b.v.b.a. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten  
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 32 34 91 - Fax 059 / 33 05 50  
Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

### Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46.

André Baert - Van Waes, J. Peurquaetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.

### Ploegbazen - sorteerders:

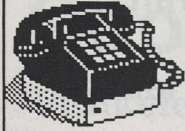
Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 70 92 80.

Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



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

Wil je dat we een zakenrelatie een aantal gratis exemplaren van HVB ter kennismaking opsturen? Fax ons zijn naam en adres door: wij zorgen dat HVB bij hem/haar terecht komt: fax 059 / 32 55 59



## Stagebrevetten voor jonge oesterkwekers



Het aquacultuurcentrum *De Oesterput* aan de Oostendse Spuikom ontving de jongeren die deelnemen aan het brugproject 'oesterkweek'. De leerlingen, -18-jarigen van het Centrum Deeltijds Onderwijs KTA1-STIO, krijgen gedurende veertig weken de kans theoretische en arbeidservaring op te doen in de aquacultuurtechnieken. De opleiding omvat het kweken en grootbrengen van oesters, mosselen, kreeften, krabben en het inrichten en onderhouden van aquaria. De opleiding werd gekoppeld aan tiendaagse werkstages in La Rochelle en Bourcefranc (Bretagne). Tijdens de ontvangst in de Oesterput werden de eerste stagecertificaten uitgereikt. (Foto gw)

**Starten met eigen rederij**  
De Maritieme Ombudsdienst deelt mee dat ze een aantal avonden inricht onder de titel: 'Starten met een eigen rederij of zaak'. Deze avonden gaan door op 17, 22, 24, 29 en 31 oktober in het WLZ-center, Revillpark 1 te 8000 Brugge. Volgende punten worden er behandeld: formaliteiten bij aanvang van een zaak, overheidssteun en sociaal statuut, financiering van de zaak, basisbeginselen boekhouding, basisbeginselen fiscaliteit, opstellen financieringsplan.  
Inschrijven gebeurt via fax op nummer 050 / 38.91.13.



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

# SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:  
Royerssluikaai 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)

## Werkt autonoom havenbedrijf als locomotief voor Oostendse haven?

Het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende (AGHO) is in alle stilte geïnstalleerd en heeft vanaf 1 januari 1997 de volledige beslissingsbevoegdheid over het gebruik van de haven, de voorhaven inclusief. De raad van bestuur kwam voor het eerst (en in het diepste geheim) bijeen op de avond voor de bekendmaking van het RMT-vonnis (zie elders in dit blad). De 18-koppige raad van bestuur (evengroot als die van Antwerpen) koos bijna met eenparigheid (één stem tegen) zijn voorzitter, Julien Goekint. De verzelfstandiging van de haven moet een einde maken aan de politieke greep op de stadshaven, zo luidt het. In de praktijk is helemaal geen sprake van depolitisering. De stad, bestuurd door politici, blijft de enige aandeelhouder van het havenbedrijf.

De burgemeester-havenschepen (CVP) werd er de voorzitter van en de politieke vertegenwoordiging, uitgevoerd zoals voorzien in de wet Erdmann, zit goed verankerd in de raad van bestuur. De wet-Erdmann vereist immers dat de helft van de raad uit gemeenteraadsleden bestaat en dat alle politieke fracties van die gemeenteraad vertegenwoordigd zijn. Enige kennis van haveneconomie en scheepvaart is daarbij niet vereist. Zelfs bij de samenstelling van het directiecomité is een politieke dosering toegepast en specialisten in de haveneconomie zijn daar geenszins tussen te zoeken. Ook twee van de drie bedrijfsrevisoren (commissarissen) moeten volgens de wet uit de gemeenteraad komen, de derde commissaris moet dan wel een professional zijn.

De wet-Erdmann wil niet dat de havenverantwoordelijken gebonden zijn aan scheepvaart- en havenbedrijven. Vandaar dat voorzitter-transportondernemer André Maenhout van de Oostendse Havengemeenschap geen zetje kreeg, terwijl voorzitter Jan Pellens (tevens gedelegeerd bestuurder van Hessenatie) van de AGHA, de koepelorganisatie van de Antwerpse havenverenigingen, wel op een mandaat in het bestuur van de NV Haven Antwerpen mocht rekenen. De bedrijfswereld heeft in het privé-havenbedrijf weinig in te brengen. Dat geldt ook voor de vakbonden. De verplichte oprichting van een autonoom havenbedrijf heeft ongetwijfeld voordelen:

- bezit rechtspersoonlijkheid (naamloze vennootschap)
- snellere besluitvorming mogelijk
- commerciële armslag
- participatiemogelijkheden
- eigen personeelaanwervingen en -beleid

Het AGHO moet nu maar bewijzen dat het door de aard van zijn samenstelling geen mini-gemeenteraad hoeft te zijn, maar de dynamische en commerciële motor van de haven Oostende. (gw)



**CATERPILLAR**  
**DIESEL MOTOREN**  
VERDELER IN BELGIË :



**(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

Voor een reactie vanuit de kringen van de drukkingsgroep 'havengebruikers': zie elders in dit blad

## Samenstelling raad van bestuur AGHO:

(elf gemeenteraadsleden en zeven deskundigen door de gemeenteraad aangeduid):

### Afgevaardigde-bestuurder:

Paul Gerard

**Bestuurders-directeuren:** Julien Goekint (CVP, voorzitter), Aime Desimpel (VLD), Robert Simoen, Frank Blomme

**Bestuurders:** Dries Vermeesch (CVP), Fernand Ghesquière (CVP), Johan Vande Lanotte (SP), Jean Vandecasteele (SP), Paul Van Laer (VLD), Christian Verougstraete (VB), Bernadette Thyssen (VU), Raf De Boever (Demo), Tine Wyns (Agalev), Jan Christiaens (OBL), Kamiel Dirickx (WOW), Norbert Vanhove (afg. provincie), Daniël Depamelaere (afg. NMBS),

**Commissarissen:** Daniël Verleye (SP), Hubert Synaevé (CVP), X  
**Kantoren AGHO:** Slijkensesteenweg 2 (gewezen Zeevaartschool), Oostende.

## Antwerpen wil Mercator terug

Het gewezen opleidingsschip Mercator is eind september vertrokken uit Oostende en maakte een tussenstop in Antwerpen voor het havenfestival *Portival*. Daarna neemt de museumschip deel aan de jubileumviering van 100 jaar Brussel Zeehaven.

De Antwerpse schepen Leo Delwaide verklaarde vorige week dat het zeilschip in zijn thuishaven Antwerpen moet blijven. De Mercator kwam in 1964 naar Oostende ter gelegenheid van de viering '1000 jaar Oostende'. De belangstelling voor het schip was zo groot dat het in de badstad bleef.

Delwaide wil onderzoeken hoe de Mercator kan terugkeren naar Antwerpen.

De vzw Mercator die het museumschip beheert ziet geen reden om de ranke driemaster te verhuizen. De Mercator is voor Oostende een belangrijke toeristische attractie die jaarlijks meer dan 100.000 bezoekers over het dek krijgt.



## "Vis 96" in Amsterdam

In het RAI-expositiecentrum in Amsterdam loopt op maandag 14 en dinsdag 15 oktober de vakbeurs *Vis 96* die een staalkaart brengt van de Nederlandse visserij- en verwerkingssector. Ook enkele Belgische bedrijven, o.a. de Zeebrugse Visveiling, zijn aanwezig. De beurs richt zich tot de afnemers van visproducten, hoofdzakelijk de Vlaamse en Nederlandse visdetailhandel en de horeca.

# 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 kwaliteitsproducten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.  
Wij letten eerst op de goede service*

### Uw vertrouwen waard voor:

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

**Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt**



## Vervolg van de officiële lijst van de verkoopsbenamingen visserijproducten, verschenen in Belgisch Staatsblad

(door ons aangevuld met de Engelse benaming).

### Het eerste deel van deze lijst vindt u terug in HVB IX 1996

<b>1.7 Zeebrasemachtigen</b>	<b>Sparidés</b>	<b>Brassenartige</b>
Bokvis .....	Bogue .....	Bogue .....
Tandrasem .....	Denté Δ Dorade-denté .....	Dog's teeth .....
	Δ Daurade-denté .....	Striped sea-bream .....
Gestrepte zeebrasem .....	Dorade-marbré Δ Daurade-marbré .....	Pandora .....
Zeebrasem .....	Pageot .....	id., Rose sea-bream .....
id., Roze zeebrasem .....	id., Dorade rose Δ Daurade rose .....	id., Red sea-bream .....
id., Rode zeebrasem .....	id., Dorade rouge Δ Daurade rouge .....	Gilt head bream .....
Goudbrasem .....	Dorade royale Δ Daurade royale .....	Couch's sea-bream .....
Pagrus-zeebrasem .....	Pagré Δ Dorade pagre .....	
	Δ Daurade pagre .....	
Zeekarper .....	Spondyliosoma cantharus .....	Black sea-bream .....
<b>1.8 Andere zeevissen</b>		
Steur .....	Esturgeon .....	Sturgeon .....
id., Sevruga .....	Δ Sévruga .....	id., Sevruga .....
id., Beluga .....	Δ Beluga .....	id., Beluga Δ Grand esturgeon .....
Kaviaar (alleen steurieren) .....	Caviar .....	Caviar .....
Nieuw-Zeelands dorie .....	Alloctius Δ Pseudocythus spp .....	New Zealand dory .....
Zeewolf .....	Anarhichas spp .....	Catfish .....
	Belonidae .....	Garfish .....
Beryx .....	Beryx spp .....	Beryx Δ Red bream .....
Δ Keizersbaars .....	Δ Empereur .....	Icelandic cod .....
IJsvis .....	Poisson des glaces .....	Conger .....
Kongeraal .....	Congre .....	Lumpfish .....
Lompvis .....	Lompe .....	Lumpfish Δ Lumpucker Δ Seahen .....
Zeebaars .....	Dicentrarchus Δ Roccus spp .....	Brass Δ Sea perch .....
Atlantische dorie .....	Hoplostethus atlanticus .....	Atlantic dory .....
Marlijn .....	Istiophoridae .....	Marlin .....
Zeeduivel .....	Lophius spp .....	Angler fish .....
Δ Staartvis .....	Δ Lotte .....	Snapper .....
Snapper .....	Lutjanidae .....	Harder .....
Harder .....	Mugilidae .....	Mullet Δ Barbel .....
Zeebaarbeel .....	Millidae .....	Atlantic redfish Δ Ocean perch .....
Roodbaars .....	Sebastes spp .....	Δ Norway haddock .....
Pieterman .....	Trachinus spp .....	Weever .....
Horsmakreel .....	Trachurus spp .....	Scad .....
Poon Δ Knorhaan .....	Triglidae .....	Gurnard .....
id., Rode poon .....	Trigla lucerna .....	id., Tub gurnard Δ Tubfish .....
id., Grauwe poon .....	Eutrigla gurnardus .....	id., Grey gurnard .....
id., Engelse poon .....	Aspirtigla cuculus .....	id., Red gurnard Δ Cuckoo gurnard .....
Zwaardvis .....	Xiphias gladius .....	Swordfish .....
Zonnevis .....	Zeus spp .....	Dory Δ John Dory .....
<b>1.9 Andere zoetwatervissen</b>		
Brasem .....	Abramis spp .....	Bream .....
Paling .....	Anguilla spp .....	Eel .....
Δ Aal .....		
Kroeskarper .....	Carassius carassius .....	Crucian carp .....
Meerval .....	Ciariidae Δ Ictaluridae .....	Δ Bronze carp .....
	Δ Silure (enkel Siluridae) .....	Wels .....
		Δ Catfish .....

.....	<i>Δ Crochomis</i>	<i>Δ Danakilia</i>	<i>Δ Seratherodon</i>
Tilapia	Tilapia	Tilapia	Tilapia
Snoek	<i>Esox spp.</i>	Brochet	Hecht
Grondel	<i>Gobio spp.</i>	Goujon	Grundel
Victoriabaars	<i>Lates niloticus</i>	Perche du Nil	Victoriabarsch
Kwabaal	<i>Lota spp.</i>	Lotte de rivière	Quappe
Baars	<i>Perca spp.</i>	Perche	Barsch
Voor	<i>Rutilus spp.</i>	Gardon	Plötze
Snoekbaars	<i>Sizostedion</i>	<i>Lucioperca spp.</i>	Sandre
Zeelt	<i>Tinca tinca</i>	Tanche	Schleie

## 2. Schaaldieren (Crustacés, Krestiere)

2.1 Garnalen (Crevettes, Garnelen)	<i>Natania</i>	Crevette	Garnale
Garnaal	(uitg. <i>Aristaeidae</i> , Crangon crangon, <i>Palaemonidae</i> , <i>Pandalus borealis</i> )	Crevette rouge	Rot Garnale
Rode garnaal	<i>Aristaeidae</i>	Crevette grise	Nordseegarnale
Grijze garnaal	<i>Crangon crangon</i>	<i>Δ Crevette de la Mer</i>	
<i>Δ Noordzeegarnaal</i>	<i>Pandalus borealis</i>	Crevette nordique	Nordische Garnale
Noordse garnaal	<i>Palaemonidae</i>	Bouquet <i>Δ Crevette bouquet</i>	Felsingarnale
Sturgarnaal	<i>Macrobrachium rosenbergii</i>	id., <i>Crevette géante d'eau douce</i>	id., Süßwasserriesgarnale
id., Zoetwater reuzegarnaal	<i>Penaetidae</i>	Crevette	Garnale
Garnaal	<i>Δ Crevette rose</i>	<i>Δ Crevette tigrée</i>	<i>Δ Rosa Garnale</i>
<i>Δ Roze garnaal</i>	id., <i>Crevette tigrée</i>		id., Tigergarnale
id., Tijgergarnaal			
2.2 Kreeften (Macroures, Krest)	<i>Asacidae</i>	Ecrivisse	Fusskreeb
Rivierkreeft	<i>Δ Parastacidae</i>	<i>Δ Cambaridae</i>	
Kreeft <i>Δ Zeekreeft</i>	<i>Homarus spp.</i>	Homard	Hummel
Langoestine	<i>Nephrops norvegicus</i>	Langoustine	Kaisergranat
Langoest	<i>Palinuridae</i>	Languste	Languste
Beerkreeft	<i>Scyllaridae</i>	Cigale de mer	Bärenkreeb
2.3 Krabben (Crabes, Krabben)	<i>Lithodidae</i>	<i>en Brachyura</i>	Krabbe
Krab	<i>Cancer pagurus</i>	id., Tourteau	id., Taschenkreeb
id., Noordzeekrab	<i>Carcinus maenas</i>	id., Crabe vert	id., Strandkrabbe
id., Strandkrab	<i>Chionoectes spp.</i>	id., Crabe des neiges	id., Eismeerkrabbe
id., Sneeuwkrab	<i>Lithodidae</i>	id., Crabe royal	id., Köningskrabbe
id., Koningskrab	<i>Maja spp.</i>	Araignée de mer	id., Seespinne
id., Spinkrab	<i>Portunidae</i>	(uitg., <i>Carcinus spp.</i> )	id., Ewille
id., Zwemkrab	<i>Cirripedia</i>	<i>Δ Lepdomorpha</i>	Ponce-pied
2.4 Andere schaaldieren	<i>Euphausiacea</i>	Krill	Entenmusschel
Eendemossel	<i>Galatheidae</i>	Galathée	Furchenkreeb
Krill	<i>Paguridae</i>	<i>Δ Diogenidae</i>	Ermitenkreeb
Springkrab	<i>Stomatopoda</i>	Squille	Fangschreckenkrabbe
Hermitkreeft			
Mantisgarnaal			

## 3. Weekdieren (Mollusques, Weichtiere)

3.1 Bivalven (Bivalves, Bivalvia)	<i>Cardidae</i>	(uitg. <i>Cerastoderma spp.</i> )	Bucarde	Herzmuschel
Hartschelp	<i>Cerastoderma spp.</i>	Coque	Coque	Herzmuschel
Kokkel	<i>Crasostrea angulata</i>	<i>Δ Crasostrea gigas</i>	Huître creuse	Felsenauster
Holle oester	<i>Donacidae</i>	Olive de mer	Olive de mer	Sägezähnen
Zaagje	<i>Glycymeridae</i>	Amande de mer	Amande de mer	Meermandel
Amandelschelp	<i>Lithopaga spp.</i>	Datte de mer	Mactre <i>Δ Spisule</i>	Trogmschelp
Zeedadel	<i>Mactridae</i>			
Strandschelp	<i>Mercenaria spp.</i>			Clam
Clam				

Tilapia	Tilapia
Snoek	Pike
Grondel	Goby
Victoriabaars	Nile perch
Kwabaal	Burbot
Baars	Perch
Voor	European roach
Snoekbaars	Pike-perch
Zeelt	Tench

## 2. Schaaldieren

2.1 Garnalen	Shrimp
Garnaal	Red shrimp
Rode garnaal	Common shrimp
Grijze garnaal <i>Δ Noordzeegarnaal</i>	Pink shrimp
Noordse garnaal	Nordic shrimp
Sturgarnaal id., Zoetwater-reuzegarnaal	Shrimp
Garnaal <i>Δ Roze garnaal</i>	id., Tiger shrimp
id., Tijgergarnaal	
2.2 Kreeften	Crayfish <i>Δ Crawfish</i>
Rivierkreeft	Lobster
Kreeft <i>Δ Zeekreeft</i>	Norway lobster
Langoestine	Crawfish
Langoest	Scyllarian <i>Δ Squat lobster</i>
Beerkreeft	<i>Δ Slipper lobster</i>
2.3 Krabben	
Krab	Crab
id., Noordzeekrab	Edible crab
id., Strandkrab	Common shore crab
	<i>Δ Green shore crab</i>
	<i>Δ harbour crab</i>
id., Sneeuwkrab	Snow crab
id., Koningskrab	King crab
id., Spinkrab	Sea spider
	<i>Δ Spiny of spinous spider crab</i>
	<i>Δ Thornback crab</i>
id., Zwemkrab	Swimming crab <i>Δ Velvet crab</i>
2.4 Andere schaaldieren	
Eendemossel	Barnacle <i>Δ Goose neck</i>
Krill	Krill
Springkrab	Rock crab
Hermitkreeft	Hermit crab
Mantisgarnaal	Mantis schrimp

## 3. Weekdieren

3.1 Bivalven (Bivalves, Bivalvia)	
Hartschelp	<i>Edible cockle</i> <i>Δ Prickly cockle</i> <i>Δ Smooth cockle</i>
Kokkel	Cockle
Holle oester	Pacific cupped oyster
Zaagje	Banded wedge-shell
Amandelschelp	Dog cockle <i>Δ Bittersweet</i>
Zeedadel	Seedattel <i>Δ Date shell</i>
Strandschelp	Rayed trough-shell <i>Δ Thick trough-shell</i>
Clam	<i>Δ Cut trough-shell</i>
	Clam

- Paardmossel ..... Pferdemuschel
- Strandgaper ..... Myidae
- Mossel ..... Mytilidae (uitg. *Modiolus Lithophaga* spp.)
- Platte oester ..... *Ostrea edulis*
- Oester ..... *Crassostrea angulata*  
(uitg. *Ostrea edulis*,  
*Crassostrea angulata*, *Crassostrea gigas*)
- St. -Jacobsschelp (♂) ..... *Pecten* spp.
- Mantelschelp ..... *Pectinidae*  
(uitg. *Pecten* spp. (♂)  
(uitg. *Chlamys opercularis*)  
*Perna canaliculus*
- Mossel ..... *Pinnidae*
- Δ Nieuwzeelandse mossel ..... *Pholididae*
- Stekmossel ..... *Solenidae*
- Boormossel ..... *Ruditapes* Δ *Tapes* Δ *Venerupis* spp.
- Messchede ..... *Tellinidae*
- Tapijtschelp ..... *Venus* spp.
- Platjschelp ..... *Venus* clam Δ *Hard clam*
- Venuschelp ..... *Whelk*
- 3.2 Gastropoden (Gatēropodes, Gastropoden)
- Wulk ..... *Buccinidae*
- Zeeoor ..... *Haliotidae*
- Alikruik Δ Kreukel ..... *Littorinidae*
- Brandhoornslak ..... *Muricidae*
- Schaalhoorn ..... *Patellidae*
- Tolhoorn ..... *Trochidae*
- 3.3 Cephalopoden (Céphalopodes, Cephalopoden)
- Pijinktvis ..... *Loliginidae*
- Δ Inktvis Δ Calamar ..... *Δ Omnastrephidae*
- Zeekat Δ Inktvis ..... *Sepiidae*
- Dwerginktvis Δ Inktvis ..... *Sepioidae*
- Octopus ..... *Octopodidae*
- Δ Achtarmige inktvis Δ Inktvis

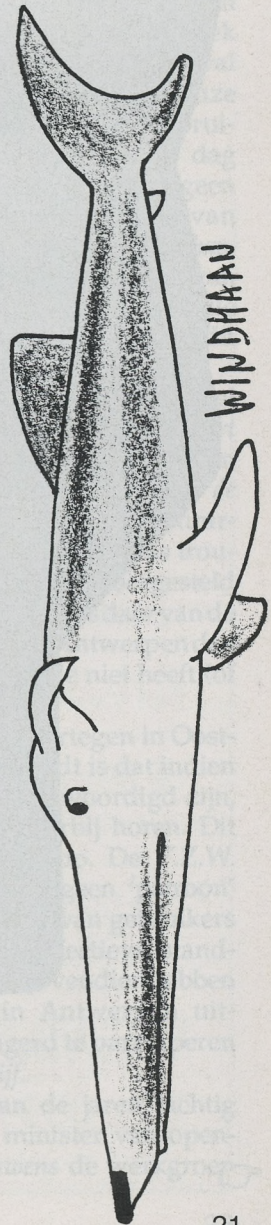
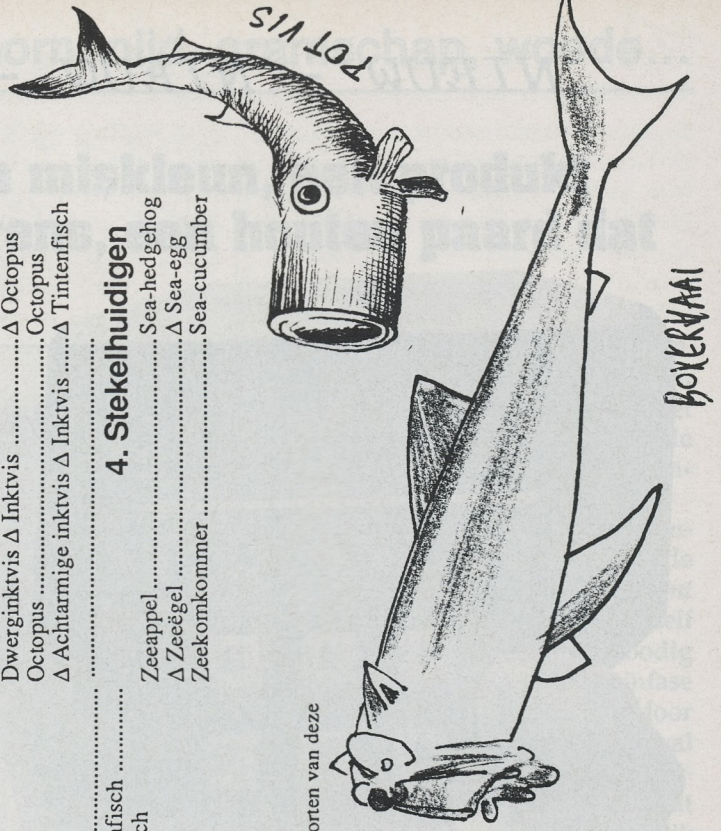
- Paardmossel ..... Pferdemuschel
- Strandgaper ..... Klaffmuschel
- Mossel ..... Miesmuschel
- Platte oester ..... Plattaauster
- Oester ..... Auster
- St. -Jacobsschelp (♂) ..... Pijgermuschel Δ Jakobsmuschel
- Mantelschelp ..... Kammuschel
- Mossel ..... Miesmuschel
- Δ Nieuwzeelandse mossel ..... Neuseeland-Miesmuschel
- Stekmossel ..... Steckmuschel
- Boormossel ..... Bohrmuschel
- Messchede ..... Messerscheide
- Tapijtschelp ..... Teppichmuschel
- Platjschelp ..... Plattmuschel
- Venuschelp ..... Venusmuschel
- 3.2 Gastropodes, Gastropoden
- Wulk ..... Wellhornschnecke
- Zeeoor ..... Meerohr
- Alikruik Δ Kreukel ..... Strandschnecke
- Brandhoornslak ..... Stachelschnecke
- Schaalhoorn ..... Napschnecke
- Tolhoorn ..... Kreiselschnecke
- 3.3 Cephalopodes, Cephalopoden
- Pijinktvis ..... Kalmar
- Δ Inktvis Δ Calamar ..... Δ Tintenfisch
- Zeekat Δ Inktvis ..... Sepia Δ Tintenfisch
- Dwerginktvis Δ Inktvis ..... Zwergsepia Δ Tintenfisch
- Octopus ..... Oktopus Δ Tintenfisch
- Δ Achtarmige inktvis Δ Inktvis

**4. Stekelhuidigen (Echinodermes, Echinodermata)**

- Zeeappel Δ Zeeëgel ..... *Echinoidea*
- Zeekomkommer ..... *Holothuroidea*

- Zeeappel ..... Oursin
- Zeeëgel ..... Bêche de mer
- Zeekomkommer ..... Seegurke

(1) De afkorting *spp.* betekent: alle soorten van het vermelde geslacht; wanneer alleen de familie of de orde is vermeld betekent dit: alle soorten van deze familie of orde.  
 (2) De benaming "heilbot" mag voor het gerookt produkt worden gebruikt.  
 (3) Ontschelpte Pectinidae (uitg. *Chlamys* spp.) mogen St.-Jacobsmotten worden genoemd.  
 (4) Vermeld in het KB als: Saint-pierre, volgens ons Saint-Pierre  
 (5) Vermeld in het KB als: St. Jakobsschelp, volgens nieuwe spelling St.-Jacobsschelp



**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



Danny Crabeels:

## 'De N.V. Havenbedrijf is een miskleun, een produkt van advocaten in ivoren torens, een houten paard dat niet te berijden valt...'

### 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.

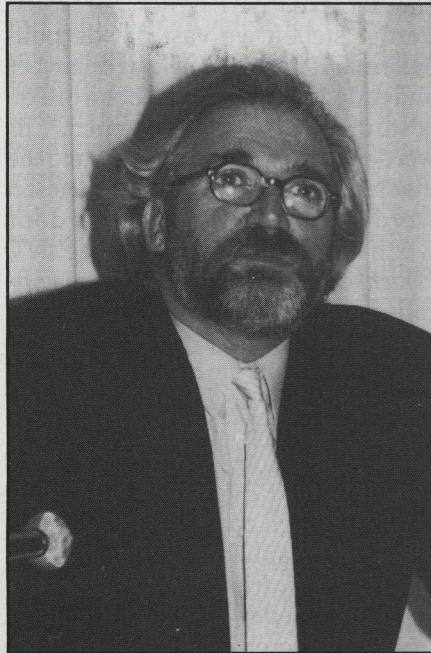
'Wie niet zegt wat hij denkt, eindigt met niet meer denken wat hij zegt!'

HET OOSTENDSE HAVENBEDRIJF is sedert 30 augustus 1996 een feit. Specialisten zijn het er evenwel unaniem over eens dat de uitwerking geen onverdeeld succes is. Daarover verder meer, eerst de feiten.

De bestuursmandaten zijn ingevuld als verwacht: CVP: Dries Vermeesch, Fernand Ghesquière; SP: Johan Vande Lanotte, Jean Vandecasteele; VU: Bernadette Thyssen; VB: Christiaan Veroughstraete; VLD: Paul Van Laer; Demo: Raf De Boever; OBL: Jan Christiaens; Agalev: Tine Wyns; WOW: Kamiel Dierickx.

Daarnaast werden als deskundigen aangesteld: Julien Goekint voorheen burgemeester en schepen van de haven, Paul Gerard huidige havencoördinator, Robert Simoen ex-Openbare Werken, Frank Blomme directeur ASLK, Aimé Desimpel bestuurder MBZ (eertijds fervent tegenstander van de renovatie voor wat betreft zeesluis en achterhaven). Daarenboven werden 1 vertegenwoordiger van de Provincie en 1 van de NMBS als deskundige aangesteld (was dat nodig?)

Van politieke zijde zijn er hoogstens twee mandatarissen die dragers zijn van enige theoretische kennis over de Oostendse haven, wijl dat er bij de aangestelde deskundigen 3 zijn, maar de theoretische kennis waarover deze beschikken maakt van hen nog geen vaandeldragers van een globale visie op langere termijn en geeft ook geen enkele garantie inzake de commercialisering en optimale benutting van de mogelijkheden. Daarvoor kan men



Onlangs werd de samenstelling van de Naamloze Vennootschap bekend die de Oostendse haven in de toekomst moet sturen. Danny Crabeels (foto), hoofdredacteur van de Oostendse Havenkrant (van de vzw Havengemeenschap), is er alvast niet over te spreken. Hij schreef ons een lange brief.

enkel terecht bij de practici, zoals men die aantreft in de V.Z.W. Havengemeenschap of bijvoorbeeld bij een universiteitsprofessor met kennis van de beleidsmogelijkheden, zoals professor Georges Allaert er een is. We zien echter dat acht jaren inspanning van de V.Z.W. Oostendse Havengemeenschap deze slechts een verwaterd onderkomen in de huidige structuur oplevert. De politiek heeft een te meer het laatste woord en heeft andermaal de spontane krachten geneutraliseerd. Doch de meerderheid is gegarandeerd! Eén en ander bewijst: 'dat er geen andere spoken zijn dan deze van vlees en bloed, dat zijn degenen die hier nederwaarts met de scepter zwaaien'

(Pieroo Roobjee)

### Onzin?

Wittgenstein beweerde dat er drie soorten onzin bestaan: overbodige,

onuitsprekelijke en onvermijdelijke. Het kan aan de lezer overgelaten worden om de ontwikkelingen in het leven van de Oostendse haven en de oprichting van het Havenbedrijf te interpreteren.

Ondanks het feit dat de N.V. Havenbedrijf een gigantische en fascinerende taak wacht (zie Oostendse Havenkrant nr 1 dd. 01.07.1996), heeft zij zichzelf bij haar geboorte reeds overbodig gemaakt door zich in haar beginfase te structureren op de manier die door de Russische vernieuwers na de val van de Berlijnse Muur 'Stratta Structura' genoemd werd. Niet enkel gaat zij gebukt onder een ondraaglijk aantal bestuursleden (minstens een meerderheid moest uit politieke hoek komen en dat betekent in dit geval 11), bovendien heeft men bij de keuze van de kleine andere helft de gebruikelijke kortzichtigheid aan de dag gelegd. De statuten voorzien geen enkele vertegenwoordiging van V.Z.W. Oostendse Havengemeenschap, sedert 8 jaar de medegangmaker van elke vernieuwing... Vereniging die trouwens aan de wieg stond van dit Havenbedrijf.

Daar blijkt men in Antwerpen wel mee weg te kunnen want daar is Robert Restiau (gedelegeerd bestuurder van de Antwerpse Gemeenschap voor de Haven) wel aangezocht als bestuurder in het Havenbedrijf. Hij was trouwens niet de enige die voorgesteld werd. Ook een verlader is daar van de partij. Blijkbaar heeft Antwerpen dus inzichten die Oostende niet heeft (of niet wil hebben).

Het argument dat hiertegen in Oostende gehanteerd wordt is dat indien de patroons vertegenwoordigd zijn, ook de vakbonden erbij horen. Dit argument gaat niet op. De V.Z.W. Havengemeenschap is geen 'patroon' maar een vereniging van gebruikers die als dusdanig objectieve standpunten verdedigt. Bovendien hebben de vakbonden in Antwerpen uitdrukkelijk geweigerd te participeren in het Havenbedrijf.

Op het einde van de jaren tachtig heeft toenmalig minister van openbare werken Sauwens de werkgroep



opgericht die diende uit te zoeken wat een passende beheersstructuur was voor de haven van Oostende. Het resultaat is intussen bekend, althans de 'contenant'. Van een 'contenu' is echter nauwelijks sprake, althans niet van een die garanties biedt op langere termijn. Enkele grote tenoren van de vernieuwing zijn niet aanwezig en worden hetzij met opzet genegeerd, hetzij met de grootste nonchalance over het hoofd gezien. Zo heeft de 'bureaucratie' nogmaals gezevierd over de creativiteit. En dat zal zich laten voelen!

Overigens is het altijd de bedoeling geweest van de *Havengemeenschap* om alle havens (dus ook vissers- en jachthavens) te integreren onder éénzelfde beleidsnoemer. Wat is daarvan terug te vinden? Niets! Ook de luchthaven blijft zijn eigen leven leiden en dat is precies wat de *Havengemeenschap* ten allen tijde heeft willen voorkomen. We zijn dus terug bij 'af': van de eenheidsstructuur voor alle havens is geen sprake meer. Alle inspanningen terzake zijn een maat voor niets geweest.

Nu kan wel begrip opgebracht wor-

den voor een aantal overwegingen van politiek-financiële aard, maar het minste wat dient gezegd te worden is dat hier een kans gemist werd. Ook werd er geen enkele voorbereiding werd gedaan om dit in de toekomst te realiseren. Er is geen enkele aanwijzing terzake.

Verder stellen we vast dat de politieke mandatarissen mekaar ongeveer onder de voet gelopen hebben om de bestuursplaatsen in te nemen. Er werden zelfs voorwaarden gesteld die maakten dat deze mandatarissen werden teruggefloten, waardoor weze aangetoond dat deze *NV Havenbedrijf* onder verzuiling, pacificatie en binnenskamers gerommel zal lijden, euvels die het bereiken der gestelde doelen verhinderen. Bij het benoemen van de zgn. deskundigen die de werkelijke animatoren van dit *Havenbedrijf* moeten zijn werd andermaal gewaakt over het behoud der meerderheden zodat hetzelfde euvel zich als een slijtzwam over het gehele *Havenbedrijf* heeft uitgebreid. Zonder éénieder over dezelfde kam te willen scheren dient gezegd dat de deskundigen eerder figuren zijn

waarop men kan 'rekenen' dan figuren waarvan men een vernieuwende, creatieve invloed verwacht.

### Miskleun

De *N.V. Havenbedrijf* is in haar huidige vorm een miskleun: een produkt van advocaten in ivoren torens, een houten paard dat niet te berijden valt door de ruiters die ertoe aangewezen zijn.

Het spijtige van deze situatie is dat we ermee moeten leven en dat we dus het beste moeten verwachten van de tenoren die voorlopig op de voorgrond treden.

Daarmede is niet gezegd dat ze onbekwaam zijn of dat ze hun best niet zullen doen, wel dat de afwezigheid van mensen uit de praktijk zoals deze in de *Havengemeenschap* aanwezig zijn een ernstige handicap is.

Het verleden heeft het bewezen. Zowel het Zeewezendok als de Diepwaterkaai zijn erdoor gedrukt door de gecombineerde acties van de *V.Z.W. Havengemeenschap Oostende* en door niets of niemand anders! De argumentatie terzake werd enkel en alleen door de mensen van de sector gebracht, waar voor het overige stilzwijgen heerste. Begrijpelijk wanneer van het standpunt vertrokken wordt dat wanneer men niets doet, men ook niets verkeerd zal doen! Op die manier geraakt men evenwel nooit een stap verder! De werkelijkheid leert ons dat ambtenaren gemakkelijk het initiatief aan de politici overlaten.

De *V.Z.W. Havengemeenschap Oostende* heeft dus geen enkele stem meer in de *N.V. Havenbedrijf* en daardoor staan de gebruikers in de kou. In een tijd waarin men de basis opnieuw wil betrekken en naar transparantie streeft valt dit te betreuren. Onze *V.Z.W.* werd de rol van koorknaap toegedeeld. Na 8 jaar inspanning is het gevaar niet denkbeeldig dat bij de gebruikers nog weinig animo zal bestaan om harmonisch mee te zingen, vermits alle inspanningen van de *V.Z.W.* het voorwerp zullen uitmaken van lijkenpikkerij.

Ik denk nu reeds aan de beleidsnota van *André Maenhout* en het lot dat haar beschoren wordt als ze door het *Havenbedrijf* dient verdedigd te worden. Als er evenveel van zal overblijven als van de idee van het *Havenbedrijf*, dan zijn de magere jaren in zicht.

Ook de 'werkelijke' deskundigen zoals bijvoorbeeld *Georges Allaert* wer-

# 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**

den over het hoofd gezien. In hun plaats werden een aantal illustere onbekenden benoemd waarvan we in de de haven niet eens de kleur van hun schoenen gezien hebben of waarvan al van meet af aan werd vastgesteld dat ze geen woonplaats in Oostende hebben (als beide 'eigenschappen' al niet samen aanwezig zijn).

Dan hebben we nog geen woord gerept over de 'affairistische' indruk welke men met de samenstelling van het bestuur maakt. (Daarmee is uiteraard niet gezegd dat deze indruk juist is!)

'Ondankbaarheid' is vanaf nu het eerste woord Nederlands dat ik aan mijn vreemde vrienden leer. Als ze het niet verstaan, dan vertel ik ze bovenstaand verhaal. Mocht men er vooralsnog in slagen 'vijf ossen voor de wagen te spannen' en bijsturen waar het verkeerd gelopen is, dan zal ik bekennen dat de mens voor verbetering vatbaar is. Ook dat zal ik dan aan mijn vreemde vrienden uitlegen.

Indien er statutair geen bestuursmandaten voorzien worden voor de V.Z.W. *Havengemeenschap*, voor de vertegenwoordigers van gebruikers of voor de mensen die rechtstreeks of onrechtstreeks de praktijk kennen, en de noden van deze gebruikers, en aldus voor een doorstroming van de noodzakelijke informatie en ervaring zorgen, dan kan ik niet anders dan het N.V. *Havenbedrijf* een 'ezeldracht' te noemen. (Ook een mooi Nederlands woord om aan te leren). Het is spijtig dat men de verdienste van een succesvolle denktank niet aan bod laat komen. Het is nog spijtiger dat men aan beleidsdeskundigen zoals *Allaert* geen stem geeft. Daardoor snijdt de N.V. *Havenbedrijf* de bloedtoevoer van de Oostendse haven af. Ik heb de indruk dat we nog heel wat gaan beleven dat die stelling bewijst. Dus voorlopig: Adieu eenheidsstructuur, adieu deskundigheid en adieu participatie havengebruikers *Danny Crabeels*, bestuurder V.Z.W. *Havengemeenschap Oostende*

N.v.d.R.: 'dat er geen andere spoken zijn / dan deze van vlees en bloed, / dat zijn degenen / die hier nederwaarts met de scepter zwaaien'... is natuurlijk van *Louis-Paul Boon*. Van *Rob-jee?* Ik zou zeggen: waar haal je het?

## Oostendse revue

In het Casino-Kursaal van Oostende is de locatie open voor de opvoeringen van de 28ste Oostendse Revue 1996, die als titel meekreeg: 'EWE, EN NU???'

De locatie is alle dagen open van 10 uur tot 13 uur en van 16 tot 19 uur. De middagvertoning — enkel voor derde leeftijd, zieken en mindervaliden — kost 200 frank en gaat door op 2 november om 14,30 uur. De avondvertoningen gaan telkens om 20 uur door op 2, 8, 9 en 10 november en kosten 300,- en 400 frank per persoon.

G. Dangreau, Leffinge

## Vissersfeest

Drie Oostendse ex-vissers, I. Fonteyne, L. Desomer en E. Serie zijn de inrichters van het eerste VISSERSFEEST te Oostende. Het feest gaat door op zaterdag 26 oktober 1996 om 19 uur. Het inrichtend comité is niet gebonden aan een of andere partij, organisatie of vereniging! Wie op het feest aanwezig wil zijn belt voor meer inlichtingen naar een van de drie volgende nummers: (059) 32.54.75 of 70 66 21 of 50 21 14. Inschrijven kan nog tot 10 oktober.

E. Serie, Oostende

## Nut van de Oostendse haven

Door *André Maenhout*, voorzitter van de Oostendse havengemeenschap, werd in samenspraak met de leden van de Raad van Bestuur een nota samengesteld voor de haven van Oostende. Het document heeft als titel 'Beleidsnota haven Oostende en een pleidooi voor haar renovatie'. De tekst vertolkt niet alleen de visie van de Oostendse Havengemeenschap inzake het beleid van de haven, maar heeft ook tot doel een aantal traditionele tegenargumenten voor de renovatie van de haven in Oostende te ontkrachten. Het naslagwerk zal in een handige brochurevorm verschijnen.

In de schoot van de Vlaamse Havenvereniging (het overkoepelend organisme van de havenverenigingen van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende) wordt werk gemaakt van een nota die de globale visie van de privé-sector moet vertolken inzake het toekomstig havenbeleid in Vlaan-

deren. Het document moet tevens als basis dienen voor een (later uit te werken) nieuw tienjarenplan voor haven- en transportinfrastructuurinvesteringen in Vlaanderen. Aan alle leden van de Vlaamse Havenvereniging (waaronder de Oostendse Havengemeenschap) werd gevraagd een beleidsdocument samen te stellen over de eigen haven.

In een overzichtelijke nota (inmiddels overgemaakt aan de Vlaamse Havenvereniging) heeft *André Maenhout* niet alleen de visie van de Oostendse Havengemeenschap uiteengezet, maar ook een stevig pleidooi gehouden voor de (integrale) renovatie van de haven van Oostende.

Ondanks de goedkeuring door de Vlaamse regering in 1994, wordt de bouw van een nieuwe zeesluis (en daarbij aansluitend de renovatie van de achterhaven) in Oostende, door veel haven- en politieke middens in Vlaanderen nog steeds tegengewerkt. De argumenten die de tegenstanders van de havenrenovatie in Oostende aanhalen zijn veelal niet ter zake of spruiten grotendeels voort uit onwetendheid over de Oostendse toekomstplannen. In de 'Beleidsnota haven Oostende en een pleidooi voor haar renovatie', weerlegt haven-gemeenschapvoorzitter *André Maenhout* op rij alle tegenargumenten van de 'renovatiecritici' en worden tevens de toekomstperspectieven van de haven, na renovatie, uiteengezet. *André Maenhout* haakt ook in op het RMT-dossier en de oprichting van het autonoom gemeentebedrijf *Haven Oostende*.

Wij bevelen u graag de lectuur vande nota aan. Het document geeft niet alleen een duidelijk inzicht in de renovatieplannen voor de haven, maar wil, als handig naslagwerk, aan alle Oostenaars en sympathisanten van de haven, ook een rijke korf argumenten aanbieden om de havenplannen door dik en dun te verdedigen. Meer info: 059 / 51 22 00.

B. Vansevenant, Oostende

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

Een tocht langs Schotse vissershavens (XI)

# Scrabster verpulvert het ene record na het andere

**ALS MEN IN de UK praat over de oostkusthavens, dan wordt daar steevast het noordelijk gelegen Scrabster bij vernoemd. Scrabster is eigenlijk de zeehaven van Thurso. Gelegen aan de monding van de 'Torsaa' (= Vikingnoors voor de 'Rivier van Thor') had de plaats sedert mensenheugnis visserswijken (Fisherbiggins) van waaruit kustvissers de Pentland Firth opvoeren. De brede baai is echter ondiep en in de 17de eeuw ontwikkelde Scrabster zich tot een haven die grotere zeeschepen kon ontvangen. De haven ligt in een beschutte hoek onder Holborn Head, ietwat beschermt voor west-en noordwesterstormen en de stromingen die door de zeestraat razen.**

## Snelle groei

**EEN DERTIGTAL JAAR** geleden bestond Scrabster slechts uit één dok en een pier waar een ferry (naar *Stromness, Orkaden*) kon aanleggen. Nu heeft het haventje drie dokken, een vismijn, een ijsfabriek, een op zee gewonnen industrieterrein en een *Scrabster Business Center*. De ijsfabriek produceert 100 ton ijs per dag en kan 300 ton in reserve opslaan. Er kan geleverd worden aan twee vissersschepen tegelijk.

De ferry pier werd verlengd zodat er naast de P&O-ferry '*St. Ola*' ook vissersvaartuigen en sleepboten aanmeren.

Alhoewel het over geen eigen vloot beschikt is Scrabster een snel groeiende vissershaven. Door zijn ligging trekt het vaartuigen aan die de westelijke en noordelijke Atlantische Oceaan bevissen en drijft het handel met ondernemingen uit de Scandinavische landen en de staten van de ex-USSR. Elk jaar verpulvert Scrabster zijn

record. Vorig jaar werd er voor 26 miljoen pond (=1,250 miljard frank) vis omgezet. Momenteel is er alweer zo'n 33% meer visaanvoer dan in 1995. Veertig procent wordt doorgestuurd (geconsigneerd). De doorgestuurde vis stijgt met 15%. De transportfirma *Stevens & Son* heeft er een vette kluit aan. Dit jaar maken een kwart meer vissersschepen gebruik van de haven. Er zijn weken dat er tot 14.000 kisten vis veranderen van eigenaar. Afhankelijk van het seizoen zijn er goede aanlandingen van kabeljauw, makreel, blauwe lingen, pladijs, zeebaars, konger, grote heilbot, haai, rog en tarbot. Verder vinden veel ongequoteerde vissoorten uit de diepe oceaan er hun weg naar de consument. De Belgische vervlagde boomkorvaartuigen '*Cleopatra*' (Lowestoft), '*The Bounty*' (Grimsby) en '*De Kaper*' zijn er regelmatige klanten. Ook de 0.316 '*Aegir*' durft er zijn koolvis aan land te brengen. Vijfenveertig meter lange *pair-trawlers* van de Far Òr verladen er hun vis, bestemd voor de afslagen van *Aberdeen, Hull* en *Bredlington* (Londen), in de klaarstaande wagens. Er bestaat verder een vaste veerdienst met vis tussen Scrabster en de *Shetlands*. Tweemaal per maand landt de Russische trailer '*Krasnoperihopok*' gezouten kabeljauw die gevangen werd in de *Barentssee*: bestemming *Portugal*.

## Nieuw diepzeedok

Een nog te bouwen diepzeedok moet in de toekomst grote treilers en schepen uit de olie-industrie aantrekken. Op een zestigtal kilometer van Scrabster bevinden zich immers enkele grote boorplatformen. Het nieuwe dok zal beschikken over 1.000 m kaaien en zal tussen 8 tot 12 meter diep zijn. Een goeie zaak voor de



De GY 154 'The Bounty' (onze ex- Z.54 'De Bounty') afgemeerd aan de ferry pier te Scrabster. Achteraan het eiland Hoy van de Orkneys. (foto dp)



Een krabbenvisser uit Buckie verlaat Scrabster om zijn fuiken te ledigen die zijn uitgezet tussen de rotsen van de Pentland Firth. (foto dp)

visserij, want er ontwikkelt zich in Schotland (en Ierland) een volledige nieuwe diepzeevervisserij. Scrabster zal nu in concurrentie treden met het Britse *Peterhead* en het Ierse *Killybegs* door dat nieuw dok te graven. Het heeft in afwachting reeds een koelcellenruimte gebouwd van 600.000 pond (= 29 miljoen frank) om de vis een tijdje op te slaan.

### Diepzeetrelers

Verscheidene Schotse families bouwen er vissersvaartuigen die uitgerust zijn om de diepe Atlantische Oceaan op te kunnen. De jongste tien jaar kwamen er zo'n dertigtal in de vaart; telkens treilers van 50 tot 70 m lang. (\*) De kostprijs van die schepen is natuurlijk navenant. Een 65 m-treiler kost momenteel 8,5 miljoen pond (= 400 miljoen frank), 67

meter kost al negen miljoen pond (= 425 miljoen frank) en de Ierse D.642 'Atlantic Challenge' (70 m) die in juli '96 in bedrijf werd genomen kost meer dan 10 miljoen pond (= 475 miljoen frank). Vissersfamilies op de Shetlands investeerden de laatste drie jaar reeds meer dan 50 miljoen pond (= 2,350 miljard frank!) in dergelijke diepzeetrelers. Het spreekt vanzelf dat de Britse overheid en de banken voor een flink stuk van het kapitaal instaan. Praktisch al deze treilers zijn gebaseerd op Noorse modellen en worden op Noorse werven gebouwd. Je ziet ze zelden op de Noordzee. Ze vissen op haring, langs de grens van de Noorse Economische Zone (EZ), in de nabijheid van de 65ste breedtegraad, in vrije wateren omheen de Far Òr, ten

westen van de Shetlands en Ierland en in de nabijheid van de *Mid Atlantean Ridge* die loopt van Zuid-IJsland tot de noordelijke Azoren. Sommigen gebruiken door Europa gekochte licenties om een bepaalde quota op te vissen in de Noorse EZ.

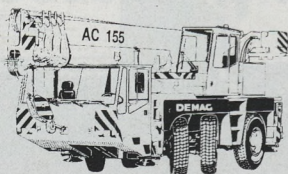
Doel van de diepzeetrelers is haring, makreel, rode poot, oceaanaars, blauwe wijting en minder bekende diepzeesoorten die (aan land) worden verwerkt tot vismeel en afgewerkte visproducten. Ze zijn uitgerust met lange-afstandssonars die vischolen opsporen tot 3,2 km ver en met 4 sensoren op de viskuil (kostprijs 1 miljoen frank) die aangeven wanneer het net vol is. Zo moeten de treilers (die vissen met een pelagisch net) hun volle net niet nodeloos meeslepen tot de vooropgestelde tijd is verstreken. Want kwaliteit is troef. De markten die de vis afnemen eisen een zeer verzorgd en onbeschadigd produkt. Daardoor zijn vele treilers ook uitgerust met RSW-tanks die de vangst in gekoeld zeewater vers houden. De K.429 'Altaire' bevat tanks die elk 2.500 ton vis bewaren. Die schepen halen soms 250, soms 500, ja zelfs 800 ton makreel op in één sleep. De schippers en agenten van de nieuwe diepzeetrelers staan in verbinding met verschillende havens en landen hun vangst aan op die plaats waar ze het meeste geld zullen krijgen. Ze leggen dan ook soms lange afstanden af om de vangst te lossen. Ze zijn uitgerust met krachtige motoren die hen met een vol ruim nog een comfortabele 9 knopen verschaffen.

Daniël Pots

Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaaftwerk  
Verhuur telescopische kranen  
(tot 50 ton, gielengte 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  
Werkkaci 9-11 (vissershaven)

Verheye Joël  
n.v.



(\*) O.a. de PD 365 'Vigilant' (50,5m), PD 379 'Quantus' (60m), FR 229 'Taitis' (50m) voor Schotland en o.a. de K. 429 'Altaire' (75m), SO.716 'Sheanne', SO 709 'Father Mc Kee', SO 708 'Brendelen', D.185 'Paula' en de supertreiler D.567 'Veronica' (106m) in Ierland. Men begint er reeds te bouwen aan de tweede generatie: de FR. 380 'Kings Cross' (70), de FR 224 'Christina' (in bedrijf in feb. '97), een nieuwe 'Zephyr' (68m) door het uit de vaart nemen van de LK. 'Zephyr' (56m) en de LK 419 'Antares' (58,3) en een nieuwe 'Azalea' (64,5m) door het uit de vaart nemen en het samenvoegen vande quota van de LK 'Azalea' (61,3m) en de LK 381 'Research' (55,3m)

## Het prijskaartje van de BF 237 'Copious'



Op onze reis door Schotland bevonden we ons vorige maand in Buckie. Vandaag bracht Daniël Pots ons naar Scrabster dat alle records breekt.

### Scrabster



Vorige maand gaven we uitleg over een nieuw type vaartuig dat momenteel erg populair wordt in de Schotse visserij (HVB IX 96 P.10). We beschreven toen uitvoerig de BF 237. Toen het vaartuig in juli '96 in bedrijf werd genomen, was de werf niet happig om ons de kostprijs mee te delen, ook al omdat de bouw gestart was bij een werf (Buckie Jones) die in vereffening ging en later werd overgenomen door de Buckie Shipyard (dat samen met de zusterwerf Campbelltown Shipyard deel uitmaakt van de Lihgow Group). Wel bleven we aandringen... en met succes. Het antwoord kwam echter te laat om nog in de bijdrage van september te worden vermeld. Nu deelt Buckie Shipyard ons mee dat de kostprijs om een schip zoals de BF 237 te bouwen vandaag 1,7 miljoen £ (= 80 miljoen frank) bedraagt. Voor dat bedrag is het vaartuig volledig zeeklaar, maar dan wel zonder vistuig of de nodige elektronische apparatuur om de visscholen op te sporen (dp)

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

NV NORTH  
SEA  
BUNKERS  
belgium

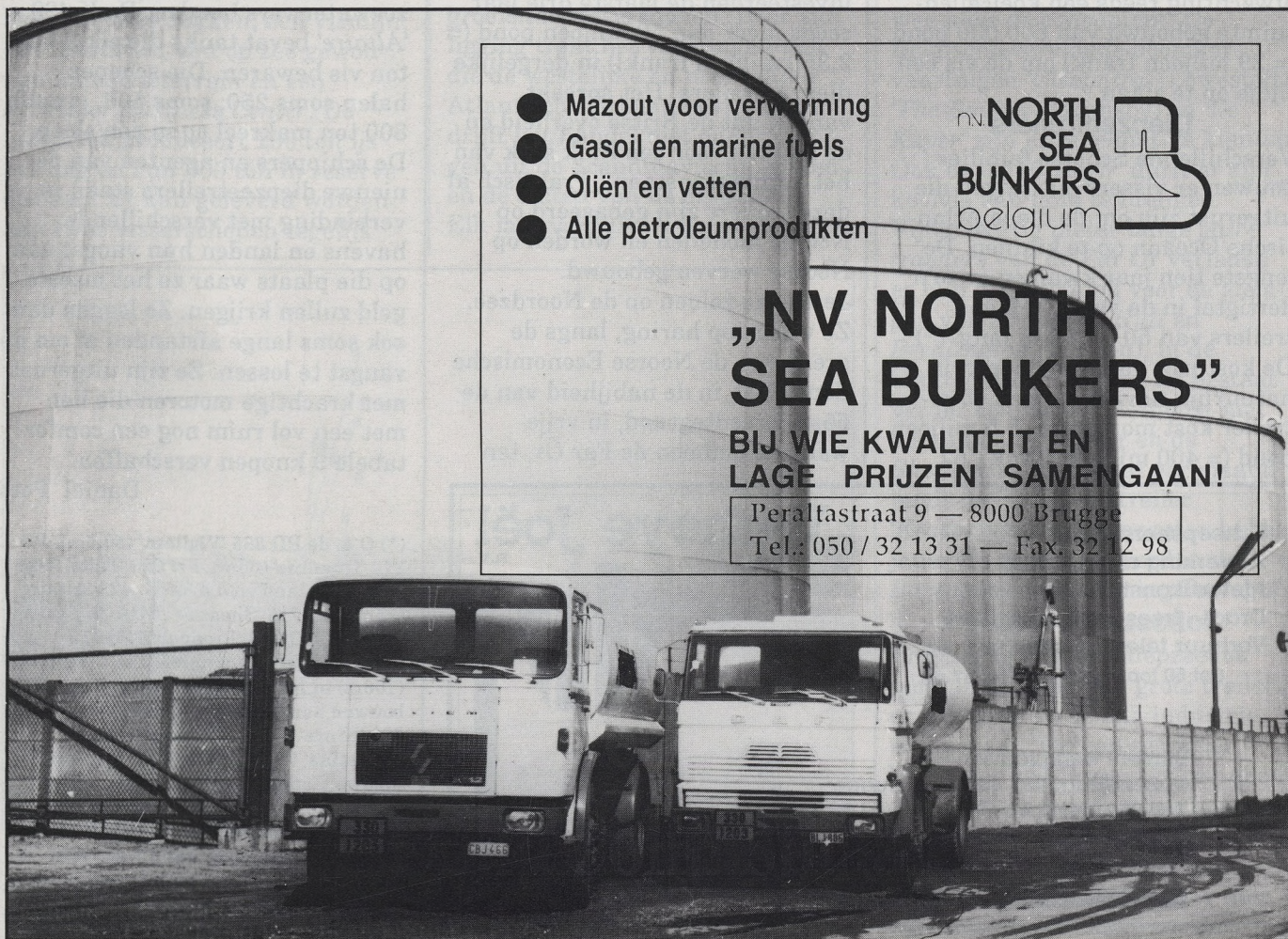


## „NV NORTH SEA BUNKERS“

BIJ WIE KWALITEIT EN  
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 9 — 8000 Brugge

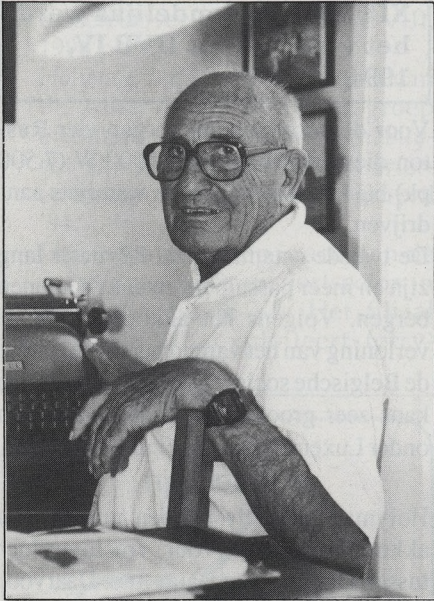
Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax: 32 12 98



## ZEEBRUGGE

## Havenaalmoezenier Walfried Chielens viert feest

ONVOLDOENDE VOLK UIT Zeebrugse havenmiddens was er aanwezig toen priester Walfried Chielens op 15 september gevierd werd. Iemand die niet altijd de aange naamste klusjes op moet knappen verdient beter; zeker wanneer die bijna twintig jaar Zeebrugse havenaalmoezenier is, zich Aalmoezenier van de Arbeid mag noemen en nu een zestigjarig priesterschap viert. Ondanks deze opmerking dient gezegd dat zowel MBZ-voorzitter Fernand Traen en de Brugse schepen Marc De Langhe die dag wel degelijk van de partij waren.



Walfried Chielens werd te Brugge geboren op 26 december 1911. Zijn grootvader was er apotheker. Ook vader werd apotheker, maar dan te Knokke. Hij verdiende op die manier het dagelijks brood voor een groot gezin van negen kinderen. Walfried trok voor zijn middelbaar onderwijs naar Roeselare en voor zijn hogere priesterstudies naar Leuven waar hij bij de Jezuïeten aan zijn wijding (1936) komt. Als priester wil hij helpen bij het oplossen van de noden van de mensen en hij doet dat via de 'Aalmoezeniers van de Arbeid'. Hij kent Heist en dus de vissers en komt zodoende nog voor de wereldoorlog aan zijn trekken in de Paster Pypeschool in Oostende. De broeders geven er theorievakken de de praktijk wordt door 'leken' gegeven. Daar begint hij ook een bibliotheek uit te bouwen. Het initiatief, dat wil bijdragen tot de ruimere ontwikke-

ling van de leerling-vissers, kent geen denderende start. Dat verandert wel tijdens de oorlog. De wonderbare haringvangst doen de kandidaat-vissers naar de school toestromen. En zij vinden ook hun weg naar de bibliotheek van Walfried. Uit die periode herinnert hij zich vooral de Nieuwpoortenaren: dat was pas een vissersras! In 1954 wordt hij door zijn orde naar Afrika gestuurd, naar het gebied dat toen Belgisch Kongo heette. Daar komt hij in de mijnstreek rond Katanga terecht. Met drie confraters heeft hij er de parochiale zorg over acht dorpen. Makkelijk is het niet, temeer dat al zijn opgestapelde visserijervaring daar volkomen onbruikbaar is. En hij maakt er de Kongolese onafhankelijkheid mee, een moment waarbij hij zoals zovele blanken zelfs in de gevangenis terecht komt. In 1976 komt Walfried uiteindelijk uit Zaïre terug naar België. De deken van Blankenberge haalt hem naar Zeebrugge waar hij in het kerkje van de Môle onderpastoor en

rector wordt en ook de haven onder zijn vleugels krijgt.

In die haven is hij intussen een monument van dienstbaarheid geworden: minzaam, altijd bereid te luisteren. In zijn werk kan hij op heel wat vrijwilligers rekenen en dat is nodig, want luisteren is een zaak, iets aan de problemen doen is een andere.

Walfried Chielens is blij dat er binnenkort een zeemanshuis in Zeebrugge komt. Op het marktplein te Zeebrugge komt er eindelijk een plek die naam waardig. De ligtijd van de schepen mag dan wel heel kort geworden zijn, toch is er nood aan een sobere ontmoetingsplaats voor zeevaarders. Deze hopen dat ze daar nog lang Walfried Chielens tegen het lijf mogen lopen.

Juul De Vocht

## ZEEBRUGGE

## British Day

North Sea Ferries houdt op zondag 20 oktober een Britse Dag. Van 10 tot 15 uur kan de Norstar bezocht worden en tot 17 uur worden er Britse producten tentoongesteld, zijn er infostanden van de Britse toeristische Diensten te bezoeken, optredens zijn er van doedelzakspelers en Scottish dancers. Ook zal de Belgische luchtmacht er redingsdemonstraties geven. Dat alles in en rond de terminal van North Sea Ferries, Leopold II dam 13 te Zeebrugge. Meer info op tel. 050/54 34 30.

# N.V. WILLEMS

## Recuperatiebedrijf



### Oude metalen en containerdienst

### Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

### Tel (059) 51 44 66

# Holyman komt, RMT gaat

**DE RMT VERDWIJNT.** De passagierslijn Oostende-Ramsgate komt in handen van Holyman-Sally. De nieuwe private maatschappij start onder de werknaam Newco Pax en wordt op 15 maart operationeel. Holyman UK is meerderheidsaandeelhouder in de nieuwe vennootschap met twee derden van de aandelen, Sally heeft de rest in handen. Newco Pax zal 324 mensen recrutereren, waarvan er 154 varend personeel zullen zijn.

Holyman UK is een dochterbedrijf van de Australische groep Holyman Ltd. die bestaat uit zestien vennootschappen. Beide partners sloten een poolakkoord tot eind 1998, tevens het tijdstip waarop ook het huidige samenwerkingsverband tussen Sally en RMT zou aflopen. Het nieuwe bedrijf biedt slechts 324 jobs aan die - ondanks de kortere looptijd van de poolovereenkomst - gedurende vijf jaar gegarandeerd zijn.

De federale regering heeft tijd nodig gehad en er alweer een zomerseizoen laten over gaan om tot deze overeenkomst te komen. De gecumuleerde schuld van de RMT, gewaarborgd door de staat, is al opgelopen tot ongeveer 12 miljard. Nu kost de RMT dagelijks acht miljoen. De regering trok het leningsplafond zopas op tot 15 miljard omdat er nog geld nodig is om het tot half maart uit te zingen. Daarna gaat de regie in vereffening. De verkoop van activa kan de pil wat vergulden. De waarde van de goodwill en niet-materiële elementen is nihil. Het bezit van de RMT is beperkt en daar horen de gebouwen (eigendom van de Regie der Gebouwen) en de gronden (eigendom van het Vlaams Gewest) niet bij. Wat is de regie nog waard? De liquidatiewaarde die men er nu aan geeft is indicatief. Uiteindelijk is het de globale som die kopers neertellen

voor het varend materieel vermeerderd met de bescheiden opbrengst van de inhoud van wat in de burelen en werkhuisen achtergeeft nadat de laatste man/vrouw er het licht uitdeed.

## Exploitatie

Newco Pax zal geen enkel schip van de RMT overnemen, maar wel twee snelle ferry's inzetten van het Condor 12-type. Deze zullen dagelijks zeven oversteken maken, waarbij telkens één catamaran in Oostende en de andere in Ramsgate overnacht. Deze werkwijze laat in beide havens vroege afvaarten toe. De snelle ferry's halen een kruissnelheid 38,7 knopen (max. 44,3 knopen, beladen 40,1 knopen), waardoor een overtocht in minder dan twee uren binnen de mogelijkheden ligt; hetgeen publicitair zal uitgespeeld worden. De praktijk zal echter uitwijzen dat die snelheid niet in alle omstandigheden haalbaar is.

De Condor 12 is reeds actief tussen Weymouth en de Kanaaleilanden en komt in maart naar Oostende. Het vaartuig werd gebouwd bij Incat in Hobart (Tasmanië) en pas dit jaar geleverd aan *Condor Marine Services Ltd.* De Conder 12 is 81 meter lang, 26 meter breed en biedt plaats aan 700 passagiers (bemanning inbegrepen) en 180 wagens op twee autodekken.

## Geschiedenis

Naar aanleiding van de regeringsbeslissing i.v.m. de Regie voor Maritiem Transport (RMT) wijzen we de lezers erop dat HVB destijds uitvoerig de geschiedenis beschreven heeft van de lijn Oostende - Dover. Het eerste deel van deze reeks werd gepubliceerd in HVB XII, 1993. Maandelijks werd het vervolgd tot HVB IV, 1994.

Voor de voortstuwing zorgen vier Ruston-dieselmotoren van 5.500 kW (7.500 pk) bij 1.000 tr./m. die de waterjets aandrijven.

De tweede catamaran zal 87 meter lang zijn en meer passagiers en auto's kunnen bergen. Volgens het akkoord moet de verloning van het varend personeel onder de Belgische sociale normen voldoen. De kans zeer groot is dat beide vaartuigen onder Luxemburgse vlag zullen opereren.

## Vrachtlijn

Holyman en Sally hebben nu ook een akkoord gesloten voor vrachtvervoer tussen Oostende en Ramsgate. Daarvoor zullen drie schepen worden ingezet (o.a. de *Sally Euroway* en de *Purbeck*). Het zijn snellere *freighters* met meer comfort en capaciteit dan de Bazias-schepen. Volgens het vooropgestelde schema zouden ze twee retours per dag maken. Twintig ex-RMT-ers (begrepen in de 324 aanwervingen) zullen er kunnen op varen. Zonder deze overeenkomst zou Oostende ongetwijfeld veel vracht kwijtgespeeld hebben. (gw)

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

# Holyman, een liliputter in ferryland

Als mogelijke poolpartner voor Sally was *Holyman Limited* een totale verrassing. Maar *Holyman* wordt uiteindelijk wel de hoofdrolspeler in het RMT-dossier. Het gaat hier niet over een gigant van het kaliber *P&O*, maar het samenwerkingsverband met *Holyman* was wel bepalend voor de keuze van de nieuwe vaartuigen. Bouwer is *Incat Shipyard* in Hobart (Tasmanië).

Oostende krijgt twee zogenaamde *wavepiercers* zoals de onlangs door *Stena* in de vaart genomen *Lynx* tussen Dover-Calais (zie HVB VIII, 1996 p. 15).

*Holyman Ltd* is een onderdeel van de Australische *Holyman*-groep en ontstond door *management buy-out* van het Australische koerier- en transportbedrijf *TNT Ltd* in april '94.

De *Holyman*-groep is actief in de maritieme- en transportsector in Australië en de VS. Het filiaal *Holyman UK* exploiteert ferry-

diensten rond de Kanaaleilanden Jersey en Guernsey onder de commerciële benaming *Condor Ferries*.

Het ontwerpen, exploiteren en verkopen van hoogwaardige *fast ferries* zijn zowat de hoofdbezigheid van *Holyman*. Vorig jaar werden twee 78 meter lange *wave piercing catamaran ferries* geleverd aan het Deense *Cat-Link*. Ook *Condor Ferries* heeft contracten getekend voor de bouw van twee gelijkaardige catamarans.

*Holyman* is eigenaar van drie ertschepen en één cementschip, bulk-schepen die op basis van lange-termijncontracten worden verhuurd. Het geconsolideerd balanstotaal van de *Holyman*-groep in het tweede bestaansjaar ('95) bedroeg 16.093 miljoen dollar of 5,5 miljard frank. Ter vergelijking: het geconsolideerde resultaat van de *Silja*-groep bedraagt 36 miljard frank. (gw)

#### Cijfers:

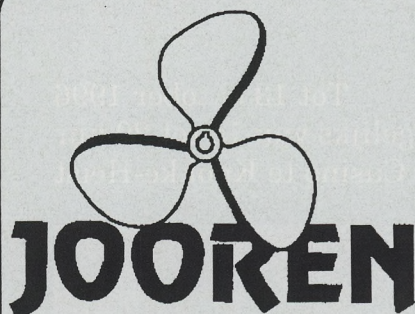
- Kapitalisatie: 140,7 miljoen \$
- geconsolideerd resultaat: 16.093 miljoen \$

- schulden: 81,5 miljoen \$ (58 % van het kapitaal)

- Cash flow: 16,9 miljoen \$

#### De *Holyman*-groep:

- *Holyman Operations*, Australië
- *Bulkships*, Australië
- *Cement Goliath*, Singapore
- *Holyman (Europe) BV*, Rotterdam
- *Holyman (United Kingdom) Limited*, Groot-Brittannië
- *William Holyman & Sons*, Australië
- *Townsend Deliveries*, Australië
- *Express Navigation Inc.*, VSA
- *Holyman Ferries*, Singapore
- *Cat-Link Shipping A/S* (75 %) Denemarken
- *Condor Limited* (50 %) Kanaaleilanden
- *Condor Marine Services Limited*, Groot-Brittannië
- *Palm Valley Pipeline Company*, Australië
- *Queensland Bulk Handling* (50 %), Australië
- *Bulk Terminal Services*, Australië
- *Queensland Commodity Export* (33 %), Australië



SCHEEPSSCHROEVEN B.V.

REPARATIES VAN ALLE  
SOORTEN SCHROEVEN

LEVERING NIEUWE  
SCHROEVEN

Sinds 1959

Papendrechtsestraat 2a  
3313 CT DORDRECHT  
NEDERLAND

Tel 00 31 78 6133831  
Fax 00 31 78 6311795

# CREVITS

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

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

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

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

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

# De obsessies van Félicien Rops

**D**E BELGISCHE KUNSTENAAR Félicien Rops (°1833 - †1898) had (minstens) twee obsessies. Laten we de man zelf aan het woord in twee citaten die dit duidelijk maken:

— *‘De vrouw heeft teveel plaats in mijn leven gehad. Ik heb haar teveel liefgehad, maar het weinige dat ik gedaan heb is wel aan haar te danken. Ze inspireert tot grootse zaken, maar ze belet tegelijk dat die ook uitgevoerd worden.’* (vrij vertaald uit een brief van 1894)

— *‘Ik droom van de zee... Ik heb dorst naar de zee en ik zou haar wel helemaal, zoals een titan, kunnen leegdrinken, zo zeer hou ik van haar. Het is een monomanie geworden, een dwanggedachte...’* (vrij vertaald uit een brief van 1872)

Juul Devocht

Tot 13 oktober 1996  
Dagelijks van 15 tot 20 uur  
in het Casino te Knokke-Heist



Grandes dunes de la mer du Nord. Olie op doek, 37 x 57 cm. 1872. Collectie provinciaal museum Félicien Rops te Namen. (Foto H. Martens)

# van schepen van mensen

(Wat voorafging: we bevinden ons in volle zee aan boord van een vissersvaartuig. De schipper is verplicht geweest een van zijn vaste matrozen te ontslaan en ziet zich nu geconfronteerd met Tibbe, een niet meer zo jonge kracht, waarvan de schipper vermoedt dat het geen hoogvliieger is.)

**TIBBE IS AANGEMONSTERD** in de plaats van de afgedankte matroos maar op het uur van afvaart niet opgedaagd. En een schip verlaat de haven niet met onvolledige bemanning! De stuurman zou de man eerst bij hem thuis in de Schelpenstraat gaan zoeken en moest tenslotte horen dat blauwe Tibbe in de kantine aan 't lichtemissen was. Dan is de schipper in een Franse koleire geschoten en zelf te voet naar de kantine van de vismijn getrokken om onderweg een taxi te kruisen waarin hij zijn nieuwe matroos-motorist, dubbel geplooid, naast de chauffeur kon zien zitten.



Tien uur later dan gepland vangt de reis aan, één ellende. We zijn op volle zee nu. Tijd om de wacht aan Tibbe over te geven. Nog even bekijkt de schipper de radarschermen, peilt de echo's, blikt even rondom de kim en verdwijnt in de kajuit achter in de brug waar hij zich, zoals hij is, op de kooi laat vallen: het lied van de zee, de werker van de zee, de moeite van de mens... en zijn wanhoop.

Omringd van vele verre, duikende, flitsende en pinkende vuren, de doorschijnende afgrond van de sterren en de eindeloosheid vaart de treiler *full speed* haar vage bestemming tegemoet.

En de ramp ligt altijd klaar voor de grote sprong.

Nog is het geen middernacht als de schipper uit diepe slaap gehaald wordt door het veranderen van het toerental van de motor, dan volgt een daverende klap, hij wordt tegen het schot geslingerd. Het schip kapseit.

Alles was los ligt is in de zijde gekapultleerd. De treiler recht zich en maakt zware slagzij over stuurboord. Dan ziet hij aan bakboord op een paar meter afstand een muur, zijn voorsteven steekt in een diep gat tussen brede spanten en geplooid metaal, de bakboordbok plooit als een rietje tegen de romp van wat een groot vaartuig moet zijn.

— 'Mayday, mayday', automatisch leest hij op de GPS navigator de positie, 'collision position...' Dan verdwijnt met het akelig geschraap van metaal op metaal de muur en leest hij vaag op het hek van het aangevaren vaartuig *Kuremu Mares*. Nu sputtert de VHF, de hoorn hulpeloos bengelend, een hoge stem uit de ruimte:

— 'Mayday, mayday, Scheveningen radio Maltese Kuremu Mares.... in collision with trawler... heading for Rotterdam... position '.

Een lange stilte, dan komen uit de diepte vande nacht een aantal stemmen:

— 'Can be at your position in about one hour'. Five miles off w'll be with you in twenty minutes'.

Weer een vreemde scherpe stem:

— 'Fishing vessel, Kuremu calling: ships life boat operates from the ship....'

— 'Oostende radio, mayday, mayday, Oostende radio mayday, in aanvaring met groot schip...'

— 'Kuremu, Kuremu from Belgian trawler: no need for help, ship o.k. No injuries'.

— 'Oostende radio van Belgische trawler: geen gekwetsten, maken geen water, zetten koers naar Oostende op halve kracht. En sior die bakboordbok en zet de achterborg binnen,' snauwt de schipper, 'en laat die stuurboordbok maar staan, halve kracht vooruit we varen terug.'

— 'k Heb m'n wacht overgegeven aan Tchannie als ik op de witte lijn van de video stuurde kwart voor twaalven,' zegt de grauwe karnaval-luchter. Het is duidelijk dat de echte navigatie hem heeft overvallen.

— 'Ja maar,' zegt Thannie, 'g' hebt me niet gezegd hoeveel en waar er vaartuigen rond ons zaten, ge zijt direct in je kooi gekropen, zonder de

## & van de zee



wacht over te geven. Ik heb, als ik de wacht van je overgenomen heb, wel een echo gezien op vijf streken aan bakboord en het was in aanvaringskoers maar het schip moest voor ons uitwijken want hij toonden ons rood en ik kon op dit moment toch niet meer van koers veranderen. Koers en vaart houden als ge rood toont is toch de wet? Die Jap moest achter ons doorgevaren zijn!

— 'Ja maar, we waren in 't verkeersscheidingsstelsel en die koopvaardij schepen hebben voorrang. Zeg maar vlakaf dat ge zat te slapen in die gemakkelijke stuurstoel achter de automatic pilot met je ongeschofte poten op de console... nog met een half stuk in je kloten. Hoe zou je anders vierkantig met volle kracht in de zijde van zo'n schip kunnen varen?' Ruw, kluchtig, grof, wreed. Zij hebben geen valse schaamte, zij hangen de slimme niet uit noch de hoogmoedige, zijn niet van een tranerige natuur. De echte straf, de harde, de boosaardige straf gelijkt helemaal niet op wat de lui aan de wal ervan denken te weten. En op zee gebeurt het ook zoals aan de wal, dat de onmin opeens plaats maakt voor die bizarre broederlijkheid, bars, stuurs, die alles onderste boven smijt.

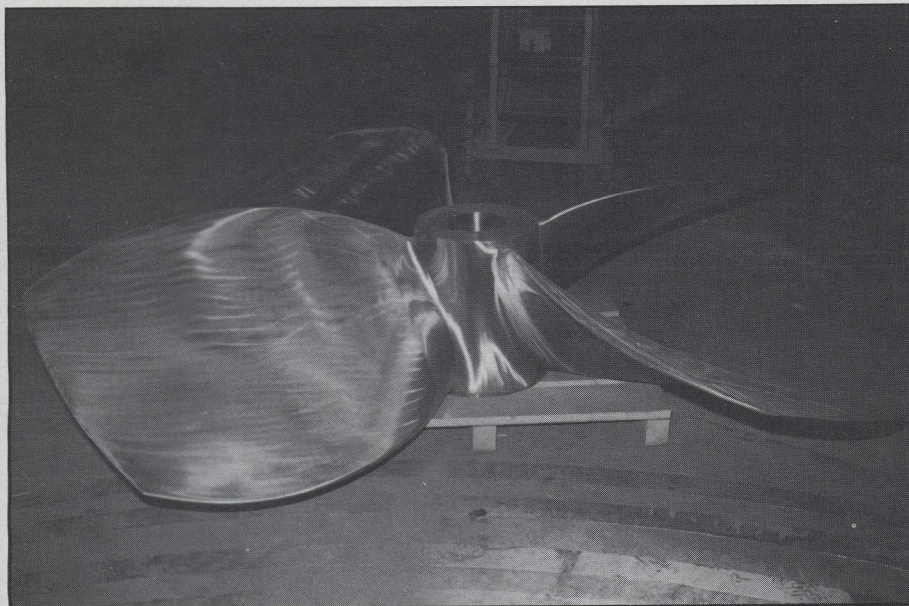
't Weer is omgeslagen als ze de Noordhinder dwars aan stuurboord hebben. Sw 7 tot 8. De trawler werkt zwaar in de zee, met een scheve neus. De mannen zijn beneden. De reis is slecht begonnen. Alsof de dood niet zou verborgen zitten in alles wat we ondernemen? Even, heel even maar denkt de schipper: Hij kwam ons op het voorbestemde moment halen. Blauwe Tibbe is de malfiet. Doordringend staart de schipper in de dichte mist van het overkomende buiswater, maar ziet alleen de zwarte nacht.

lin

Bedrijf

# Hoogrendementschroef voor de visserij

Het Nederlandse bedrijf Lips BV gaat er prat op de grootste producent van sloopsschroeven in de wereld te zijn. Volgens Lips-man Arthur Boogaard is het daarin geslaagd 'door altijd goed op de kleintjes te letten'. Boogaard: 'Als je, zoals Lips, op de wereldmarkt opereert moet de kostprijs zo laag mogelijk blijven. Vergeet niet dat wij moeten concurreren met lagelonenlanden'.



Zichtbaar verschillend zijn alleen de bladen die wat dikker zijn dan bij een conventionele schroef.

'Maar dat is niet het hele verhaal,' zegt Henk Bouwman die de Public Relations van Lips verzorgt, 'De kwaliteit speelt naast de goede prijs een even grote rol. En als we van kwaliteit spreken dan hebben we het over de levensduur van een schroef, maar vooral over het rendement. Immers iedere goede ondernemer let op de kleintjes! In de grote vaart telde dat altijd zwaar. De reder van een schip dat 150 ton brandstof per dag verstoekt, bespaart een vermogen als het rendement van de schroef een procent beter is.'

Het woord ontwerp is gevallen en daar draait het om. Lips bestaat meer dan zeventigjarige en heeft daarbij zoveel ervaring opgebouwd dat haar ingenieurs in staat zijn het onderste uit de kan te halen. Dat moet, omdat voor grote cruiseschepen de schroef pas in op-

dracht wordt gegeven nadat ontwerpen van verschillende fabrikanten met elkaar zijn vergeleken en modelschroefjes in een proefstation zijn getest. Rendement zegt echter niet alles. De schroef moet ook sterk genoeg zijn om het de levensduur van het schip vol te houden, hij moet vrij zijn van erosie-veroorzakende cavitatie en hij mag niet trillen of lawaai maken. Er wordt dus heel wat van een goede schroef gevraagd.

### Computersimulatie

Bouwman: 'Als je pas kunt zien of het ontwerp goed is wanneer er een dure modelschroef is gemaakt die een reeks nog duurdere tests moet ondergaan, dan ben je wel laat. Om nog maar te zwijgen van alle extra kosten die je moet maken als er vervolgens aan het ontwerp iets

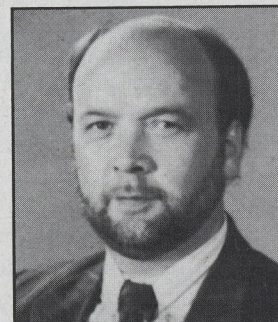
moet worden gewijzigd en er een nieuw model gemaakt moet worden.'

Om dat te beletten stelde Lips computerprogramma's samen waarmee men het gedrag onder water en achter het schip van een ontworpen schroef kan simuleren.

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 Peurquetstraat 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

en zichtbaar maken op het scherm. Zo zorgt men ervoor dat het ontwerp altijd optimaal is. Het is dus niet zo'n wonder dat super passagiersschepen, zoals de recente 'Oriana' en de Franse 'Napoléon Bonaparte' met Lips-schroeven zijn uitgerust.

### En de visserij?

'Waarom zou een visser niet dezelfde hoge eisen aan zijn schroef stellen?' vroeg Arthur Bogaard zich vervolgens af. Zijn schroef heeft een wat andere functie. Zijn schip moet vrijvarend sneller zijn en vissend meer trekkracht hebben. Daarom heeft Lips nu een Hoog Rendementschroef (HR) voor vissersschepen ontwikkeld. De vernieuwing is verkregen door een verbeterde welving van het blad en een speciale vorm van de straalbuis is aangepast. Zichtbaar verschillend zijn alleen de bladen die wat dikker zijn dan bij een conventionele schroef. Met enige scepsis werden de computerberekeningen bekeken,

toen het eerste ontwerp klaar was. 10% tot 15% rendementsverbetering, zo lieten die zien. *'En de computerberekeningen blijken te kloppen want de suksesverhalen zijn legio'*, zo zegt de enthousiaste PR-man: *'Neem het Nederlandse boomkorvaartuig GO-56 'Sola Gratia'. Die kreeg in januari van dit jaar zijn nieuw hoogrendementschroef. Daardoor is bij gelijk blijvend vermogen de snelheid bij het vissen 0,9 knoop toegenomen en wordt er vrijvarend bij gelijke snelheid minder vermogen opgenomen. Het brandstofverbruik is hierbij met 18 liter / uur afgenomen.'*

Voor de rest wil de PR-man van Lips in dit artikel nog een hoop kwijt over zijn fabriek en de produkten die daar verkocht worden en over de koffie die Vlaamse vissers krijgen als ze er op bezoek gaan, maar om dat in HVB kwijt te geraken moet hij toch maar een advertentie plaatsen.

**Garnaalvaartuig te koop met alle toebehoren voor het vissen van tong, garnaal en kabeljauw.**  
Tel.: 050 / 51 27 61

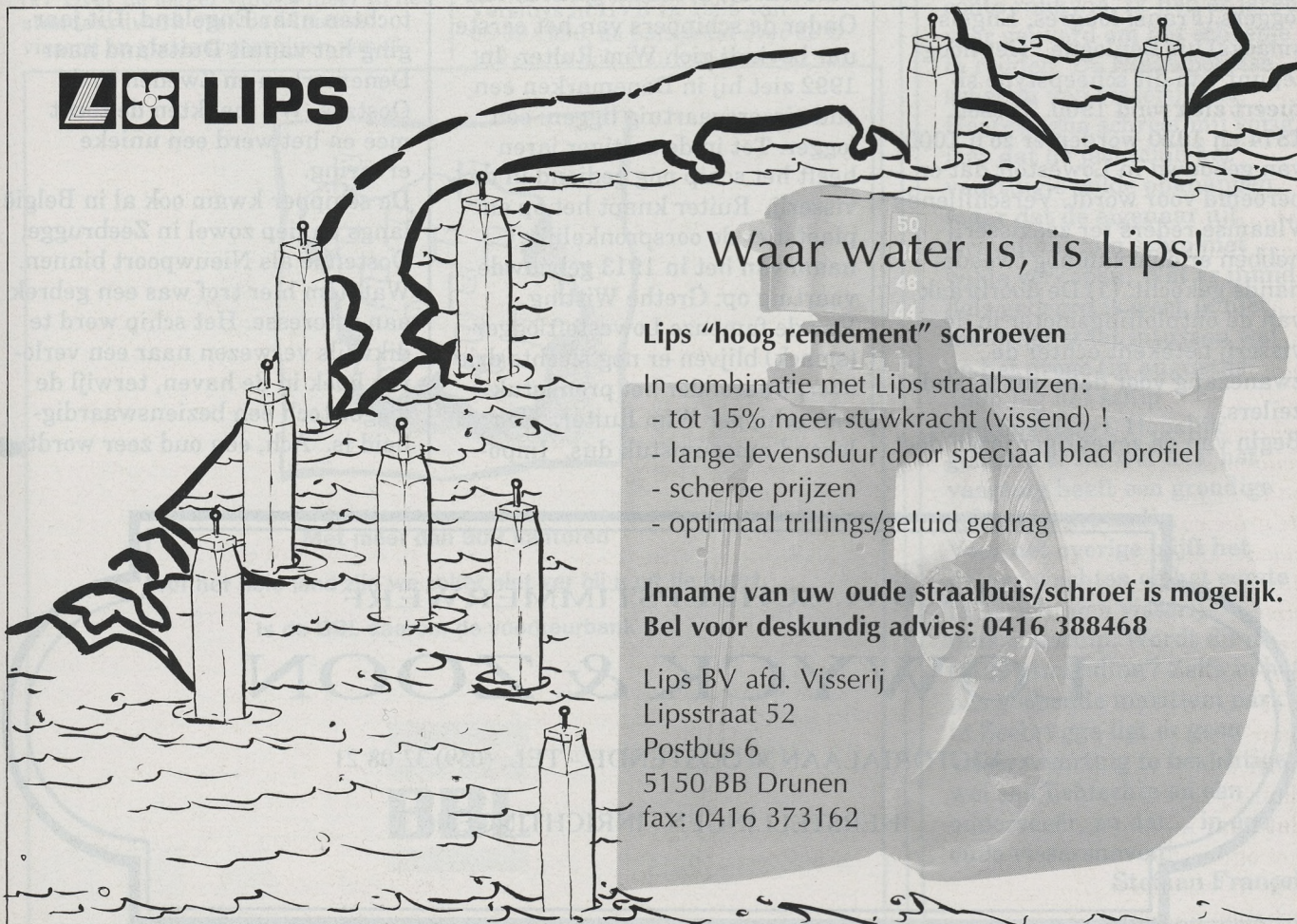
## HET CITAAT

'Een goede definitie over de rol van een krant is: de zwakkeren moet inspreken en de sterkeren onzeker maken.'  
Benjamin Crowinshield Bradlee, drieëntwintig jaar lang hoofdredacteur van 'The Washington Post', n.a.v. de publicatie van zijn memoires (A Good Life).  
De Morgen (8 juni 1996)



Het Citaat

**LIPS**



Waar water is, is Lips!

### Lips "hoog rendement" schroeven

- In combinatie met Lips straalbuizen:
- tot 15% meer stuwkracht (vissend) !
  - lange levensduur door speciaal blad profiel
  - scherpe prijzen
  - optimaal trillings/geluid gedrag

**Inname van uw oude straalbuis/schroef is mogelijk.**  
**Bel voor deskundig advies: 0416 388468**

Lips BV afd. Visserij  
Lipsstraat 52  
Postbus 6  
5150 BB Drunen  
fax: 0416 373162

*'Elke maand opnieuw lees ik uw blad met veel interesse. Ik behoor tot de groep 'inlanders' die gepassioneerd zijn door het reilen en zeilen van de Noordzeevisserij. Van zodra HVB in de brievenbus valt, blader ik het blad onmiddellijk door. Dat is een moment dat ik echt even alleen gelaten wil worden. Later verorber ik uw tijdschrift dan van voor naar achter. Omdat de zee mij passioneert heb ik bijgaand stuk geschreven.'*  
Stefaan François, Zellik.

## Aan boord van de Grethe Witting

Zegt de Grethe Witting niets, dan doet de term logger al een belletje rinkelen. In het fotonaslagwerk over de Vlaamse visserij van Georges Devent kan je verhalen lezen over de N 4 en de N 5; loggers (Frans: lougres, Engels: smacks) uit Boulogne. Het hoogtepunt van dit scheepstype situeert zich rond 1900. Tussen 1874 en 1920 worden er zo'n 1000 van gebouwd in Lowestoft dat er beroemd voor wordt. Verschillende Vlaamse reders ter zeevisserij hebben er daarvan nog tweedehands gekocht. (1) De doorbraak van de ontploffingsmotor in de visserij betekent echter de zwanezang voor deze uitstekende zeilers. Begin van de zeventiger jaren doet

zich in Nederland een *revival* voor in de zeilvaart: binnenvaarders (klippers, tsjalken) worden weer van tuigage voorzien en uitgebaat in de plezierchartervaart.

### Bewaren en toch gebruiken

Onder de schippers van het eerste uur bevindt zich Wim Ruiter. In 1992 ziet hij in Denemarken een oud vissersvaartuig liggen: een logger. Tot in de zestiger jaren heeft het schip nog gediend in de visserij. Ruiter knapt het op en plaatst er de oorspronkelijke naam van het in 1913 gebouwde vaartuig op: Grethe Witting. Van de fameuze Lowestoftlogger (smack) blijven er nog slechts drie over, waaronder het pronkstuk van schipper Wim Ruiter. Een levend museumstuk dus. Imposant

is het schip: 30 m lang, 3.2m diep (!) en 5.8m breed. De Grethe Witting meet 130 ton en heeft een hulpmotor van 150 pk.

Daarmee maakt hij nu zeiltochten. Vorig jaar maakte het schip tochten naar Engeland. Dit jaar ging het vanuit Duitsland naar Denemarken en Zweden in de Oostzee. Wij maakten de tocht mee en het werd een unieke ervaring.

De schipper kwam ook al in België langs en liep zowel in Zeebrugge, Oostende als Nieuwpoort binnen. Wat hem hier trof was een gebrek aan interesse. Het schip werd te dikwijls verwezen naar een verloren hoek in de haven, terwijl de logger toch een bezienswaardigheid is. Ach, een oud zeer wordt

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

**LOWYCK & ZOON**

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



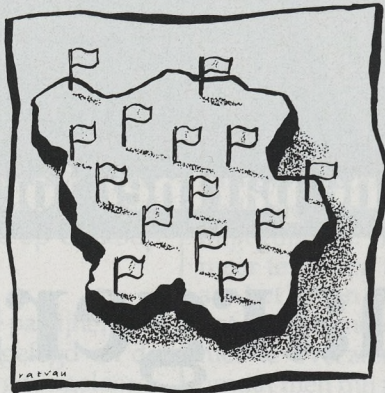
bevestigd: er is bij ons amper interesse voor vissersgeschiedenis en -patrimonium. Denk maar aan het lot van de O 129: wat een moeite om de allerlaatste IJslandvaarder toch niet verloren te laten gaan!

Stefaan François

(1) Over de logger vind je meer in het standaardwerk over de Vlaamse visserij en vissersvaartuigen van G.

en R. Desnerck (1976). Pagina's 219 (logger) en 220 (smack) met een uitgerbeide bespreking van de Lowestoftsmack (logger) LT 1203 Master Hand uit 1919.

(2) Bij ons was de visserijcrisis toen reeds begonnen als gevolg van... het wegvallen van het IJzeren Gordijn. Een van de gevolgen was het ineensstorten van de markt door de concurrentie van vissers uit Oost-Europa. Zie ook interview met reder Willy Versluys in HVB IX 1996 van 06.09.1996, de paragraaf over de O 129 en de kabeljauwprijzen.



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**

Belgisch maritiem visserspatrimonium:

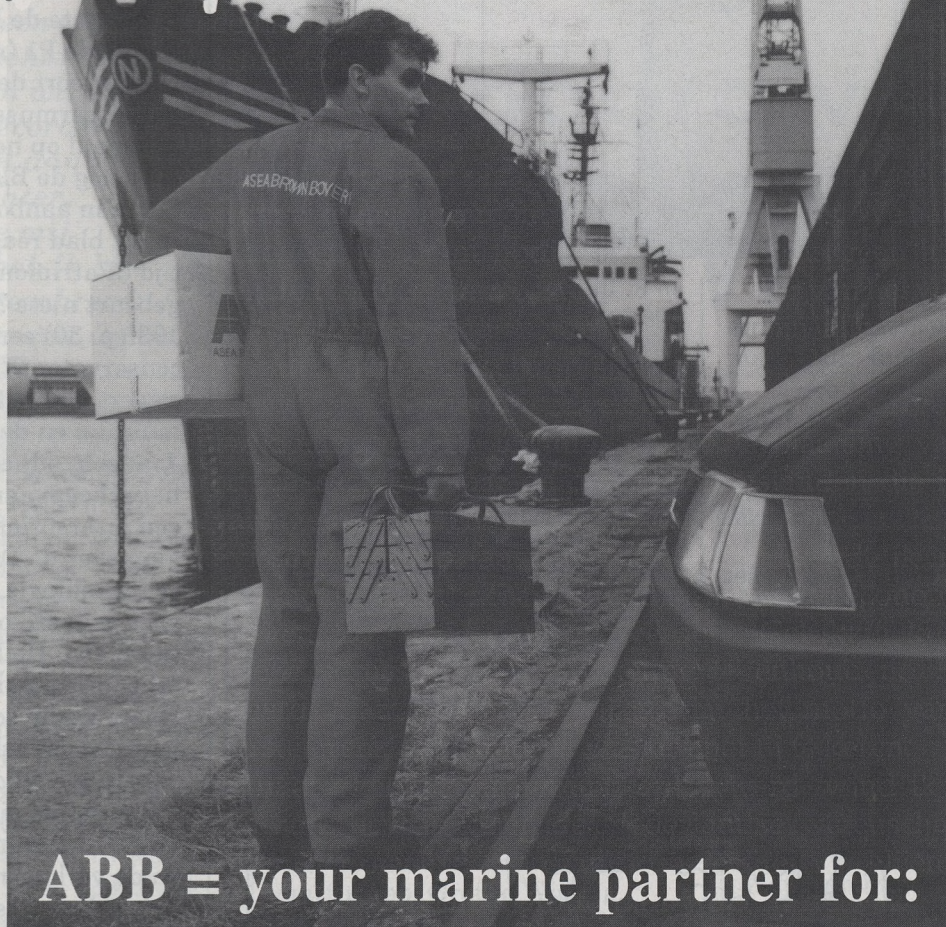
## Balans & perspectieven

In België komt er toch wat vaart in het bewaren van ons visserspatrimonium: de voorbije maanden zagen we in Heist de O 32 naast het museum Sincfala liggen, in Boekhoute de Bou 8, in De Panne de P1 (replica), in Nieuwpoort de DK 1958, en in het vissersmuseum de OD1... Allemaal op het droge! En dan is er nog de Blankenbergse Scute in aanbouw.

In dit blad reageerden inder tijd ('Patrimonium: hoezo, hier gebeurt niets?' in HVB IV 1990 p. 30) een verbolgen conservator Willem Lanszweert van het visserijmuseum en de betreurde Wim Johnson, adj-conservator van het scheepvaartmuseum op een lezersbrief van mij. Die ging over de DK 1958, een echte relikwie. Ik heb er jaren voor geijverd om het schepje te redden. De Nieuwpoortse schepen van visserij Van Hooreweghe schreef mij vorig jaar dat de jachtclub het vaartuigje wilde opknappen, maar dat de eigenaar uit Gravelines zijn schip niet wilde verkopen. Wat er inmiddels gebeurd is weet ik niet, maar het staat intussen wel op het droge (in augustus 1995 lag het schip zinkensklaar). Hopelijk gebeurt er nu wel iets: het vaartuig heeft een grondige opknapbeurt nodig. Voor het overige blijft het helaas wachten op het eerste te bezichtigen visserijmuseumschip. Wordt dit de O 129 'Amandine'? Zelfs in het pas geopende maritiem park in Zeebrugge ligt er geen vissersvaartuig te bezichtigen; wel een lichtschip en een onderzeeër, en dat... in een oude vissershaven!

Stefaan François

*Full power in service!*



**ABB = your marine partner for:**

# Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

24h/24 - 7 days/7

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

**ABB**  
ASEA BROWN BOVERI

# De Laatste Vuurtorenwachter



LES TRILT, beeft en suddert in dit koninkrijk sinds André Cools is vermoord. Sinds de dag dat Todarel-

lo, alias Taxquet, de hand aan deze voorman geslagen heeft, is er met dit land geen zee meer te bezeilen. Sinds die tijd heeft de maffia — of een afgescheurde tak van deze familieonderneming — de staat overgenomen. De chauffeurs van Van der Biest nemen alles in eigen handen.

Bewijzen zijn er te over: in Oostende is de onzinkbare RMT gezonken; in Antwerpen worden de Mercedesen van reders gepikt nog voor de parkeertijd afgelopen is. Achteraf klagen helpt niet: dat geld uit de parkeermeter zijt ge kwijt! Gij zijt verder getuige van broedertwisten waarbij het duo Kaïn en Abel in het niets verzinkt: rijks-wacht versus gemeentepolitie, parket versus flicaille, magistraten versus ministrabelen, slimme Connerotte versus mooie Ancia; in de visserij is de Vlaamse Vissersbond van de Rederscentrale afgesplitst; in Diksmuide, op het plein van de hemelse vrede, valt het Zwart Blok de Vlaamse Oud-Strijders aan... Sint-Godelieve van Gistel blijkt een secte te leiden die Het Werk heet en dat in deze barre tijden van grote werkloosheid. In het Gentse laat Vanhecke zijn partij zitten en trekt ervandoor met zijn aanhoudster die op de koop toe journaliste (!) is.

Restoratie alom. Alle partijhervormingen worden stilgelegd en de vernieuwers worden geringelood: in de VLD moet Verhofstadt plaats maken voor een mens uit de XIXde eeuw, in de CVP moet Vanhecke plaats ruimen voor een fanatiek getrouwde evenaaste, in de SP moet Lowie opzij gaan staan om zichzelf door te laten; in de VU komt er zelfs een Chiroleider aan het hoofd te staan... En o teken aan de wand: aan de top van het land begint de koning zich ermee te moeien en neemt hoe meer de plaats in van Johan Vande Lanotte. Ook op het scherm! Ik wil het dan nog niet hebben

over de bende van Kappa die bij nacht en ontij de Wervikse klerwinkels leegrooft om de eigen boetieks in Roubaix te vullen (Chez Kappa & Fils) of over de verzekeringsmaatschappijen die mij op hun zwarte lijst gezet hebben. Moet ik hier aanhalen hoe ik op een mooie lantenacht gecontroleerd werd — en afgetast! — door een gerant van de Nopri die in mij een verdacht sujet meende te ontwaren? De man was lid van een soort SA (maar dan naar middenstandsmaatstaf anno 1996, genaamd burgerwacht).

Denk maar niet dat ze U laten ontsnappen. Iedereen wordt verplicht ingeschakeld bij de Arbeidsmannen van deze Nieuwe Staat en wordt daarvoor ternauwernood betaald. Veel kans dat U Uw oudste zoon ziet paraderen in het uniform van de parkwachterdienst of in dat van de diefstalpreventiegroep, veel kans dat Uw enige dochter zich schaart achter het vaandel van de meisjesscharen die stadswachters heten, dat zij zich inschakelt bij de klusjesmilieudienst of een andere PWA.

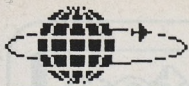
Achter dit alles is de hand van Todarello zichtbaar. Niets is nog normaal. Ik durf mijn talrijke vriendinnen niet meer te neuken uit vrees dat ze me besmetten met het dollerkoeienvirus. En dan heb ik het nog niet over de moraal! Sinds de affaire-Dutroux durf ik haast mijn lief niet meer te kussen, niet op straat en niet in de cinema. Ik durf geen enkel kind meer aan te kijken. Ik durf geen Walt Disneyvideo's meer te huren en geen vuile moppen meer te vertellen aan mijn goudvis. Ik durf mijn hond niet meer te strelen terwijl dat beest zich aan het likken is, uit vrees dat iemand dat gaat filmen... de gevolgen zijn niet te overzien! En dat allemaal omdat men mij zou brandmerken als iemand uit de tijd van de permissieve maatschappij. Een entartete! Ik durf geen biefstuk meer te eten uit vrees aids te krijgen, geen varkensvlees uit schrik de varkenspest te krijgen, geen schaapsvlees om niet teveel thitorecycleen (of zoiets) binnen te krijgen. Het enige vlees dat ik nog eet zijn zwanworstjes waarvan de datum al lang overschreden is en die dus stammen uit de tijd dat zwan gewoon aan de bomen groeide. Ik durf zelfs 's avonds niet meer met mijn fiets op straat te rijden, uit schrik dat ik een boete van 5.000 frank aan

mijn been krijg. OMDAT MIJN ACHTERLICHT NIET BRANDT. (Mijn velo kost niet eens 5.000 frank.) Men zegt wel dat het gerecht niet werkt, maar daar heb ik nog niet veel van gezien. Van zodra ik ergens door het rood rijd hebben ze mij te stekken: 7.000 galletten, en als ik dat voor de rechtbank sleep (omdat ik hoor dat die toch niet werkt) dan heb ik nog geen jaar later een vermelding op mijn strafregister! Ik zeg u, als er iets is dat werkt in de Nieuwe Staat dan is het wel de rechtbank.

En verder... Leugens en bedrog. Sinds de afschaffing van de binnengrenzen ben ik al elke keer gecontroleerd aan de Franse grens, alsook aan de Engelse; sinds de werkloosheid door al de Europese, Belgische en Vlaamse regeringen aangepakt werd, zijn we werklozer dan ooit; sinds er elvendertig televisiezenders te bekijken zijn is er op heel die breedschermtelevisie niets meer te zien.

En nog zijn we niet aan het einde gekomen, want in Engeland roept de regering de mensen nu ook op om elkaar te verklikken: de ultieme herwaardering van de oude vertrouwde familiewaarden! KORTELINGS OOK HIER! Van achter het gordijn zult gij dan toekijken wie het gras afrijdt in de tuin van de buurman, wie zijn boekhouding doet en wie zijn behang aan de muren plakt. Vervolgens neemt gij in de intimiteit van uw geïsoleerde woning de hoorn van de haak en belt naar de verklikingswachtergroep van de PWA, deze neemt contact op met de Nopri die er zijn burgerwacht op afstuurt. De kleine middenstanders vallen samen met de stadswachters bij de buurman binnen, en nemen de zwartwerkende steuntrekker mee naar een opvangcentrum voor uitgeprocedeerde doppers alwaar hij vervolgens à 70 frank per uur ingeschakeld wordt om het Kanaal tussen de Van Dammesluis en de Goekintsluis te graven.

Een voorspelling. De grootste staatsman die dit land voortgebacht heeft zal Van der Biest blijken te zijn: zijn gewicht in alcohol waard!



EUROPA →

### Visserijgrenzen belaagd

Sinds eind augustus bevindt zich aan de rand van de Europese economische 200-mijlszone (EEZ) een vloot van 35 à 40 Japanse *longliners*; schepen tot 70 meter lang. Ook werd er reeds een Koreaanse vloot gesignaleerd. Sommige Japanse vaartuigen vissen met lijnen van bijna 100 km. Ze jagen op blauwe tonijn, een soort die in Japan en Korea veel geld opbrengt. Sommige schepen passeren zelfs de 200-mijls-grens of laten hun kilometerslange lijnen in Europese wateren drijven.

De *Minato Maru* werd daarvoor door een Iers visserijwachtschip opgeleid en naar de haven van Galway gebracht. Een dag later stopte een ander visserijwachtschip de *Soshin Maru*, die 10 uur nodig had om 100 kilometer vislijnen op te halen, vooraleer het naar Galway kon worden opgebracht. De belagers brengen ook accidenten met zich mee. Op de *Taisei Maru 5* stierven vissers (schipper inclusief) toen er freongas was vrijgekomen. In Cork werden de lijken aan wal gebracht. (dp)

POLEN →

### Nederlandse viskisten

Directeur Schouwenaar van de vismijn van Den Oever trof op een Pools schiereiland tienduizend Nederlandse viskisten aan. Hoe die daar gekomen waren? Volgens de directeur bestaat er een georganiseerde handel in kisten die uit de visafslagen ontvreemd worden. Hij schat dat er in vijfentwintig jaar zo'n miljoen kisten uit Nederlandse vismijnen gestolen zijn. Die gaan niet alleen naar Polen, maar ook naar Frankrijk, Spanje, Engeland, Denemarken en Ierland. Hele partijen worden ook in Nederland zelf verhandeld. Bij een Nederlandse rozenkweker trof hij 1.500 gestolen kisten aan. Er bestaat gewoon een handel in gestolen viskisten. Zo vond Schouwelaar een advertentie in het Nederlandse dagblad *De Telegraaf* waarin iemand 2.500 viskisten aanbiedt... en die man, zo zegt de verbolgen vismijndirecteur, kan er nog wel een 1.000 extra aanbieden.

NEDERLAND →

### Vissers over de crisis

In de Nederlandse krant *Algemeen Dagblad* van 27 juli komen vissers aan het woord over de crisis die de halvering van de haringquota voor dat land betekent. De reporter ging mee aan boord van de *Stellendam 7 Cornelia-Christina* en luisterde. De schipper en zijn crew leven allen in Ouddorp. Zij vissen op 12 tot 40 mijl uit de Zeeuwse en Hollandse kust met hun 100 pk sterke treiler. De jacht gaat op schol en tong, aangevuld met wat schaar, tarbot, kabel-

jauw, poon en wijting. Op haring vissen is veel leuker, zo stelt schipper *Dirk van Lenten* (40) het in het krantenartikel: *'Met je detectie-apparatuur spoor je de scholen haring op. Dat is afwisselender en avontuurlijker dan vissen met de boomkor. Bovendien heb je langere rustperiodes en kun je in twee of drie dagen het schip vol hebben gevist. Voor de bemanning een socialer bestaan.'* Maar *van Lenten* heeft er geen goed oog in. De haring is schaars en de EU heeft het quotum gehalveerd.

Reder *Brinkman* maakt zich kwaad op de Schotse en Deense industrievisserij die al de

jonge haring binnenhalen en volgens hem verantwoordelijk zijn voor de schaarste. En hij wijst in de richting van de vismeel-industrie waar grote belangen achter zitten; *Unilever* bijvoorbeeld. Terloops krijgen ook de Belgen een veeg uit de pan. Reder *Brinkman*: *'En in andere landen, Schotland, Noorwegen, Denemarken, maar ook Frankrijk en België, is de controle een lachertje... En Nederland? Wij moeten zonnig het braafste jongetje van de klas zijn. Nu er hier een verplichting bestaat, kan er nauwelijks meer worden gesjoemeld.'* Jaja.



## 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 scherfijnsinstallaties  
Waterbehandelingsinstallaties

## EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

## VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 04180 - 71200 Fax 04180 - 15790 Telex 50110