

- * hoeveel vaartuigen telt vloot?
- * waarom verkocht ZV gebouwen?
- * wat deed 'de sector' in parlement?
- * wat denkt Bart Schiltz over hoorzitting?
- * wat heeft Vandekerckhove tegen pretparken?
- * maakt Greenpeace het probleem groter of kleiner?

BOLNES

BRONS

CATERPILLAR

CUMMINS

DAF

DETROIT

DEUTZ

INDUSTRIE

KROMHOUT

LISTER

MAK

MAN

MERCEDES

MTU

MWM

PERKINS

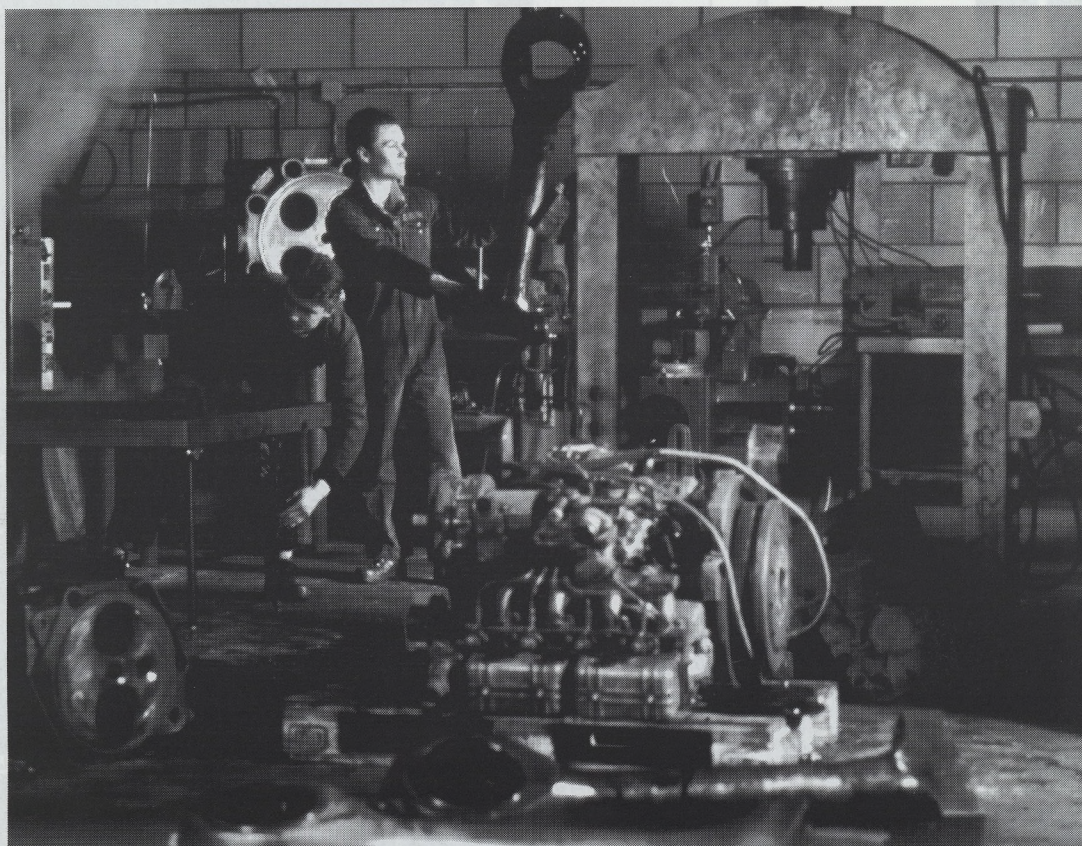
SCANIA

STORK

SULZER

VOLVO

WERKSPoor



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.



B **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

64 V B

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters en

Flor Vandekerckhove

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock (+), Juul De

Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn,

L.A. Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove,

Annie Vanhee (tekeningen), Vuurtoren-

wachter (De Laatste), Guido Walters.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

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.

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

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

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

OMSLAGFOTO: GUIDO WALTERS



Tot hier, en niet verder

BELGENLAND BELEEFTE bange dagen. Als er al geen kinderen verdwijnen dan worden wel ergens nauwelijks te herkennen ledematen gevonden. Als er al geen politici betrappt worden terwijl ze enige miljoenen naar Luxemburg versluizen dan is er wel een reorganisatie bezig waardoor weer enige duizenden arbeidsplaatsen verdwijnen.

En dat nadat we hier de naden uit onze broek bespaard hebben om toch maar Europees te denken! Als al dat besparen al ergens goed voor geweest is dan is het wel dat blijkbaar ook de schermen weggesnoeid zijn. En hetgeen we nu opeens, open en bloot, achter die schermen te zien krijgen is helemaal niet mooi (maar, zo weten we eveneens, wel al vele jaren bezig).

Wat is dit voor een maatschappij?!

Tegelijk zijn er echter gebeurtenissen die bijzonder hoopgevend zijn. De mensen zijn het duidelijk allemaal moe. Zij zijn het moe alleen maar als kiesvee behandeld te worden, of als consument (koopvee), of als arbeidskracht (werkvee). Zij zijn het beu om van het kastje naar de muur gestuurd te worden door experts en specialisten, hoge magistraten en lage betweters, technocraten en andere werkgevers. Met vele duizenden staan de mensen in dit land recht: *tot hier, zeggen ze, en niet verder*. En ze *moeien* zich. Ze *moeien* zich zoals nooit voorheen. Ze *moeien* zich met alles wat hen zozegegd niet aangaat. Nooit voorheen hebben we het meegemaakt dat het volk bijvoorbeeld de rechtbanken ter verantwoording roept (gewoonlijk is het andersom). Verder zien we gevestigde, onaantastbaar geachte, politieke partijen als kaartenhuisjes in elkaar storten. En nooit hebben we het op deze schaal meegemaakt dat het volk een multinationale autofabriek, Renault, ter verantwoording roept. Ja, zelfs de heilige koe van de rendabiliteit wordt dit keer niet gespaard.

Denk maar niet dat de visserij ontsnapt aan al dat oneerbiedige — maar prachtige — denken en handelen. Hoe langer hoe meer roeren ook de mensen op de kaaien hun mondje. En dit keer blijft het niet beperkt tot het onproductieve gelal aan die alombekende klaagmuur van de consumptiemaatschappij: de tapkast. Er zijn tekenen genoeg die erop wijzen dat het ook op de kaaien nooit meer wordt als voorheen! Al enige tijd zien we individuen en organisaties opstaan die openbaar de status-quo aanvechten. Ach, het mag hier allemaal nog in zijn kinderschoenen staan — en dus de tekenen van kinderziektes vertonen — toch is het duidelijk dat de dingen ook hier bewegen. Die nieuwe 'bemoeizieke stroming' die we hier ook zien mag dan soms verwerpelijke corporatistische neigingen vertonen, zij zijn wel degelijk de voorbode van iets nieuws.

Als het nieuwe verschijnsel levensvatbaar blijkt te zijn dan zal de elite (of hetgeen daarvoor doorgaat) ermee moeten leren leven dat het 'plebs' (of hetgeen daarvoor doorgaat) haar ondervraagt over d'r bedoelingen. En misschien zullen die gewone mensen wel zeggen dat ze het maar niets vinden, die plannen. Misschien kan er dan eens geluisterd worden naar wat de mensen te zeggen hebben?! Misschien kan er iets uit geleerd worden?! Ook in de visserij!

Flor Vandekerckhove

Full power in service!

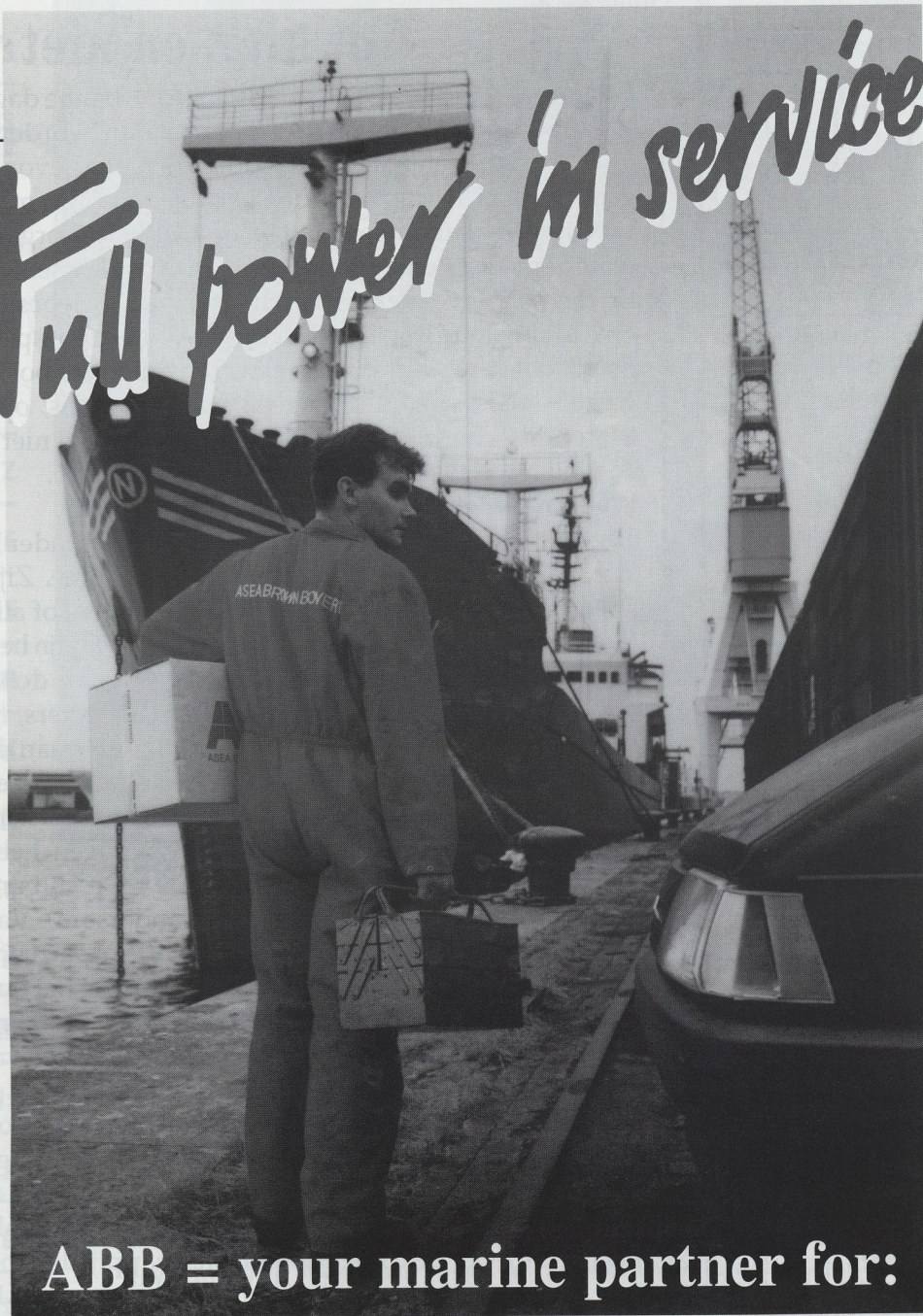


ABB = your marine partner for:

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

Was parlementaire visserijhoorzitting eigenlijk sabotagemaneuver?

DAT HET TUSSEN de Rederscentrale (RC) en de Vlaamse Vissersbond (VV) óóit nog goed komt, valt te betwijfelen. Dat het tussen de huidige voorzitters van die twee redersverenigingen nóóit meer wat wordt, dat staat nu — na de hoorzitting van de visserijsector in het Vlaams parlement — wel vast. Bart Schiltz, voorzitter van de RC zegt het onomwonden: 'Moeten wij straks samen met de vertegenwoordigers van op destructie gerichte organisaties zetelen in commissies, raden, comités en noem maar op?? De Rederscentrale zal er hoogstwaarschijnlijk voor bedanken. Ondergetekende in elk geval'. (*)

Bart Schiltz:

'Politici worden door Vlaamse Vissersbond misbruikt'



Bart Schiltz versus Rudy Barbaix... of althans hetgeen onze huistekenaar zich daarbij voorstelt

LIEVER HAD BART Schiltz in zijn maandelijkse woordje 'commentaar gegeven op de mooie tijdens de jaarlijkse vissersmis met veel bezieling voorgelezen homilie van onze aalmoezenier', maar de agenda van het Vlaams parlement besliste er anders over. De Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden wilde de visserijsector in het openbaar ondervragen over het FIVA (Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij en Aquicultuursector, zie HVB III 1997 p. 33). Over hetgeen de vertegenwoordigers van de sector daar verteld hebben schrijven we verder dit blad (pagina's 7 tot 13). Hier beperken we ons tot de wrevel van RC-voorzitter Schiltz.

De politieke redenering van de commissie luidde wellicht als volgt: als de natie via dat FIVA geld in de visserij investeert, dan moeten wij toch eerst even nagaan of dat geld de Vlaamse visserij 'überhaupt' vooruithelpt. Dus werd een aantal mensen

uit die visserij gevraagd om in Brussel te komen antwoorden op vragen die de parlementairen zich daarbij stellen.

De eer kwam uiteindelijk toe aan de politicus Manu Desutter (voorzitter Vlaams Visserijcomite), Willy Versluys (voorzitter Onderlinge Visafslag), Georges Van Quatem (raadsman van de RC), Christa Van Dromme (secretaris VV) en Marc De Winter (directeur van het Provinciaal Maritiem Instituut).

Wat deze mensen daar gezegd hebben leest u dus elders in dit blad. Wat 'de sector' over deze hoorzitting ècht, zij het stilletjes, denkt, werd luidop geformuleerd door reder Bart Schiltz. Zijn mening vindt u hieronder.

Erst ondermijnen...

Schiltz is categoriek: als de hoorzitting al iets bewijst dan is het dat er krachten aan het werk zijn die moedwillig de sector ondermijnen. Bovendien is het hem duidelijk dat deze krachten in de visserij zelf te zoeken zijn. Argumenten daarvoor vindt hij in de (meer dan 100!) vragen die de parlementairen hem toestuurd. *'De door de fracties ingediende vragenlijsten hebben namelijk verbazingwekkend veel te zien met de frustraties van de niet als PO erkende Vlaamse Vissersbond (...) Rijst de vraag op welke manier een parlementaire commissie zich laat verleiden om onder het banier van dit dekreet een hoorzitting te laten plaatsvinden die meer weg heeft van een regelrecht kruisverhoor (...) Zonder enige schroom worden er zaken bijgesleurd zoals een onlangs terecht door het Redersfonds geweigerd krediet, de eventuele uitsluiting van leden van de Vlaamse Vissersbond, de doelstellingen van de Rederscentrale, de doelstellingen van de Vlaamse Vissersbond, de meningsverschillen tussen beiden, de samenwerkingsmogelijkheden tussen de visveilingen en noem maar op. In weinig woorden allemaal zaken die met het FIVA niets te maken hebben.'*

...vervolgens afbreken...

Hij is dan ook niet te spreken over de visserijvertegenwoordiging op de FIVA-hoorzitting. Dat de RC daarop uitgenodigd wordt vindt Schiltz ui-

teraard normaal. Ook Manu Desutter en Willy Versluys zijn daar volgens de RC-voorzitter best op hun plaats, want ook zij zijn nauw betrokken geweest bij de uitwerking van het FIVA-dossier. Maar wat doet schooldirecteur De Winter daar eigenlijk? En vooral: wat doet de VV daar? Deze vereniging had immers *'nooit iets te maken met het klaarstomen van het FIVA-dossier, maar ligt (...) waarschijnlijk aan de basis van de problemen en het onaanvaardbaar uitstel'*. Typisch, zo meent Schiltz: *'Eerst het moeilijke werk laten doen en dan op het laatste nippertje op alle mogelijke manieren roet in het eten gooien'*.

Deze tactiek werpt volgens de RC-voorzitter wel degelijk zijn vruchten af, zij het dan bijzonder bittere. En de hoorzitting in het Vlaams parlement is één van die bittere vruchten. De VV heeft sommige politici er slinks van overtuigd dat het FIVA-dossier niet de instemming van héél de visserij draagt. Sommige van die politici mogen dan, zo stelt Schiltz, te goeder trouw zijn, ze zijn evengoed naief, andere zijn dan weer van het soort dat zich *'gepasseerd'* voelt en op *'revanche'* uit is, of van het bekende ambitieuze soort dat *'electoraal brood'* ziet in deze affaire.

Wat er ook van zij, de hoorzitting zelf was totaal overbodig. Schiltz: *'Zijn de bestaande instellingen dan niet representatief voor de sector, wateen hoorzitting door de bezorgde Parlementaire Commissie zou verklaren?'*

'Belachelijk om zoiets te beweren. Het door de Minister President destijds geïnstalleerde Visserij Comité dat aan de basis lag van het FIVA werd immers zo ruim als enigszins mogelijk samengesteld. De reders, de vakbonden, de administratie, zowel federaal als regionaal, de vishandel, de scholen, de provincie, de veilingen, de Vlaamse dienst voor afzet en noem maar op vinden er een respectabel forum voor overleg.'

'Is de Rederscentrale dan plots niet meer representatief? In de Raad van Bestuur zetelen nochtans reders van alle vlootsegmenten en de ongeveer 150 resterende Belgische vissersvaartuigen zijn praktisch allen aan-

gesloten'.

... om tenslotte wraak te nemen

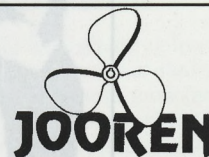
Rest alleen nog één vraag te beantwoorden: hoe kan zo'n kwalijke organisatie als de Vlaamse Vissersbond dan uiteindelijk bestaan? De VV-ers *'boycotten'* immers bijeenkomsten, zij spannen processen in tegen de staat en tegen de Rederscentrale waarvoor ze de naam van anderen gebruiken, maar dan wel *'zonder raadpleging van hun leden en zelfs medeweten van een aantal van hen'*. Bref, de rol van de VV wordt door Schiltz omschreven als: *'Afbreken wat werd opgericht, omverschoppen wat met veel moeite werd opgebouwd'*.

Ha, een anarchistische ondergrondse cel in de visserij?! Neen! Het gaat, zo meent Schiltz, uiteindelijk alleen maar om een gefrustreerde klik die hun mannetje (in casu: VV-voorzitter Rudy Barbaix) indertijd niet in het RC-bestuur gekregen hebben. *'Met hautaine arrogantie en blijk gevend van een ongeëvenaard egocentrisme trachten een paar over het paard getilde heethoofden, wellicht bijgestaan door dubieuze adviseurs, hun doel, welk dat ook mag wezen, te bereiken. Op zich zou dat trouwens niet erg zijn ware het niet dat zij er in slaagden om een aantal politici en ook de media te misleiden.'*

Neen het is haast zeker, tussen die twee reders komt het nooit meer goed.

Flor Vandekerckhove

(*) Rederscentrale, Informatieblad der Belgische Reders ter Zeevisserij, jaargang 24, nr. 2 1997. Alle citaten komen uit het editoriaal van dat blad.



SCHEEPSSCHROEVEN B.V.

**Sinds 1959 uw vertrouwde
adres voor reparaties en
leveringen van scheeps-
schroeven**

**Papendrechtsestraat 2a,
Dordrecht - Holland.**

Tel.: 078-613.38.31

Fax.: 078 - 631.17.95.

Voor het eerst in de nieuwste vaderlandse geschiedenis:

'de sector' in het parlement

VOORDAT HET VLAAMS parlement geld wilde vrijmaken voor de visserij, wilden de volksvertegenwoordigers eerst weten of dat geld wel zou bijdragen tot de ontwikkeling van diezelfde visserij. Het ontwerp van decreet dat officieel 'Financieringsinstrument voor de Vlaamse visserij- en aquicultuursector' (FIVA, zie HVB III 1997 p. 33) heet, moest dus eerst een parlementaire commissie passeren. Daar besliste men een aantal mensen uit de visserij te vragen wat zij ervan dachten.

De eer kwam uitiendelijk toe aan directeur Marc De Winter van de visserij school PMI; de politicus Manu Desutter, voorzitter van het Vlaams visserijcomité; reder Willy Versluys, voorzitter van de Onderlinge Visafslag; advocaat Georges Van Quatem, raadsman van de Rederscentrale en tenslotte de redersvrouw Christa Van Dromme, secretaris van de Vlaamse Vissersbond. Zij kregen op voorhand meer dan 100 vragen toegestuurd en op basis van die vragen maakten ze elk hun 'speech'.

Wat de vertegenwoordigers van de sector daar in Brussel gezegd hebben vindt u in onderstaand document: het officiële verslag van deze hoorzitting die plaats had op 6 maart 1997. Omdat het een uniek visserijdocument is, waarover bijzonder weinig in de pers werd verteld, heeft HVB besloten het verslag praktisch geheel over te nemen. Plaatsgebrek is ervoor verantwoordelijk dat we dit dossier in een klein lettertype moeten brengen. Om dezelfde reden was het niet mogelijk de schriftelijke vragen van de volksvertegenwoordigers apart te vermelden.

Voorzitter Herman Candries: In het kader van de bespreking van het onderwerp van decreet houdende oprichting van een Financieringsinstrument voor de Vlaamse visserij- en aquicultuursector, horen wij vandaag de vertegenwoordigers van de betrokken sector. Zij ontvingen vooraf de vragen die door de fracties werden ingediend. Onze eerste spreker is de heer Manu Desutter, die de sector zal voorstellen.

Desutter

Desutter: Met uw goedvinden, voorzitter, verwijs ik voor de presentatie van de sector naar het rapport over de Vlaamse visserij- en aquicultuur van minister *Van Rompuy*. Wij danken de commissie voor de uitnodiging, al betreuren wij dat de hoorzitting pas nu plaatsheeft. De sector wacht immers al zeer lang op de goedkeuring van dit decreet. De Agalev-fractie maakte een opmerking over het feit dat ik in het *Informatieblad van de Rederscentrale* in mijn nieuwjaarsboodschap mededeelde dat het decreet reeds was goedgekeurd. Voor de publicatie in het januari-nummer moesten de teksten in oktober reeds klaar zijn. Op dat ogenblik was het onze vaste overtuiging dat het decreet effectief voor het einde van het jaar zou goedgekeurd worden. Het werd ons immers voorgespiegeld dat het vanaf 1997 operationeel zou zijn.

Het *Meerjarig Oriëntatieprogramma* (MOP) van de Europese Commissie voerde een slooppremie in, waaraan allerlei voorwaarden waren verbonden, zoals een maximumvermogen en een maximale tonnenmaat. De *Vlaamse Visserijcommissie*, die de hele sector vertegenwoordigt en dus niet alleen de reders, ontving vanwege de *dienst Zeevisserij* een lijst met aanvragen. Tijdens de zitting van 20 november 1995 werd eenparig beslist te vragen om de slooppremie af te

schaffen. Wij stelden voor de overblijvende 150 miljoen frank te gebruiken voor de modernisering van de vloot. De gemiddelde ouderdom van de schepen bedraagt immers meer dan 20 jaar in Zeebrugge en meer dan 25 jaar in Oostende. Er is immers gedurende jaren geen nieuwbouw meer vanwege de Europese beperkingen.

Op 2 april 1996 verklaarde de Vlaamse regering zich akkoord met ons voorstel. De oprichting van een investeringsfonds ter modernisering van de visserijvloot werd goedgekeurd. Het overleg met de federale regering duurde tot juli, evenals het wachten op het advies van de inspectie voor Financiën. Pas toen kon de regering definitief beslissen. De *Vlaamse Visserijcommissie* kon al eerder adviseren, omdat wij door een goed werkende administratie voortdurend op de hoogte werden gehouden. Het advies van de *SERV* was in oktober klaar, dat van de *Raad van State*, vijftien dagen later. Op dat moment kon de tekst van het ontwerp definitief door de *Vlaamse regering* goedgekeurd worden. Het werd ingediend op 12 december 1996.

Dit overzicht maakt duidelijk dat de sector ondertussen anderhalf jaar wacht op een decreet dat zeer dringend is. Verschillende jonge schippers wachten erop om een tweede-handsschip aan te kopen. Men mag niet vergeten dat zijn deadlines moeten respecteren. Sinds 1 januari 1996 heeft de *GIMV* haar in-

vesteringen in deze sector afgestoten, ten einde de Europese beperkingen te respecteren. De wet van 1945 is dus niet meer haantbaar. Helaas zullen we nog enkele maanden moeten wachten op de nieuwe regelgeving, aangezien de artikelgewijze bespreking in de commissie nog moet volgen, evenals de plenaire behandeling, met daartussen het paasreces. Wij dringen ten zeerste aan op spoed.

Op de vraag van de CVP-fractie kan ik antwoorden dat de sector zich helemaal in het ontwerp kan terugvinden. Wel moet men erover waken bepaalde investeringen niet onmogelijk te maken door te stringente eisen inzake de inbreng van werkende vennoten. Volgens het ontwerp moet externe kapitaalverstrekking ondergeschikt blijven, maar wij vinden dat het verkeerd zou zijn investeringen van privékringen buiten de visserijsector te weigeren. Voorts menen wij dat het ontwerp een lacune bevat voor de periodes van inactiviteit. Naar analogie met de bouw zouden premies bij stormweer of na het volledig benutten van het quotum, nuttig kunnen zijn. Met het amendement van de heer *Coens* zijn wij het eens.

De Europese regelgeving wordt niet in elk land even streng toegepast. In België worden alle activiteiten van de sector zeer goed gecontroleerd. Enkele kilometers zuidwaarts blijken zaken te kunnen die hier ondenkbaar zijn. In Noord-Franse havens worden netten met verboden binnenkuilen openlijk klaar gemaakt. De periodes met visverbod worden niet gerespecteerd. Schepen met een te hoog vermogen vissen binnen de vijftienmijlzone. De controleurs houden zich in Parijs op, met alle gevolgen vandien.

In het Verenigd Koninkrijk wordt massaal gefraudeerd en bestaan parallelle circuits. Dit geven de beroepsverenigingen van Zuid-Engeland zelf toe. In Nederland zijn de quota in handen van privé-groepen. Er is geen mijnplicht; vele vissershavens beschikken niet over een vismijn en niet alle ladingen worden naar de centrale mijn gebracht. Wat gebeurt er met de vangsten uit de sportvisserij? Biologen houden er

'In het Verenigd Koninkrijk wordt massaal gefraudeerd en bestaan parallelle circuits. Dit geven de beroepsverenigingen van Zuid-Engeland zelf toe. In Nederland zijn de quota in handen van privé-groepen. Er is geen mijnplicht; vele vissershavens beschikken niet over een vismijn en niet alle ladingen worden naar de centrale mijn gebracht.'

systematisch rekening mee dat dertig procent van de vis niet in de statistieken voorkomt.

De Europese normen inzake hygiëne zijn erg streng. In Vlaanderen beantwoorden alle vismijnen eraan, wat een serieuze meerkost veroorzaakt. Elders in Europa is dat niet het geval. De grootste Europese veiling te Urk in Nederland heeft nog niet eens een begin gemaakt met de modernisering ter zake. Enkel

een uitvoerverbod voor wie de richtlijnen niet respecteert, zou hen tot beterschap kunnen aanzetten.

In het nieuwste MOP stelt *Europese commissaris Bonino* een verdere capaciteitsreductie van de vissersvloot met 40% voor. In het verleden is de *Europese Commissie* ervan uitgegaan dat de Belgische visserij haar minimale leefbaarheids grens bereikt heeft.

Deze stelling moet gehandhaafd blijven. We beschikken nu over een vlootcapaciteit van 90 000 pk. Daarbinnen moet het *FIVA* aan modernisering en vernieuwing doen. België is het kleinste visserijland en moet daarom op de solidariteit van de grotere landen een beroep kunnen doen. Tachtig percent van de vloot wordt op dit ogenblik bemand door de vissers jonger dan vijfenveertig jaar. Het is een zeer arbeidsintensieve sector. Door de tussenkomst van het *FIVA* wordt de aanschaf van een tweedehandsvaartuig mogelijk. De andere vragen van de CVP zullen de andere sprekers beantwoorden.

Ik wil hier ingaan op de vraag van de VLD over *aquicultuur*. De ontwikkeling van *aquicultuur* in ons land is moeilijk. Dit heeft te maken met de beperkte lengte van onze kust en met de aard ervan. Er zijn geen baaien of inhammen, de stroming is er vrij sterk en er zijn toch een dertigtal stormdagen per jaar. Er zijn studies gebeurd over de mogelijkheid van *aquicultuur* in Nieuwpoort en Zeebrugge, maar de resultaten waren negatief. *Aquicultuur* zou ook in strijd kunnen zijn met de belangen van de garnaal- en kustvisserij. Nu is er wel overleg met de Oesterput in Oostende. Er zouden pogingen worden gedaan om in de spuikom aan oesterkweek te doen. Hierover werden ook gesprekken gevoerd met Pesca, het Europees programma. Het *FIVA* kan hierin eventueel een rol spelen. Ook de studies over de mogelijkheid van garnaalkweek zouden opnieuw kunnen opgevestigd worden.

De SP stelde de vraag wat het Visserijcomité bedoelde met de uitspraak: *Op visserijgebied is België een goede leerling van Europa en daarvoor wenst het beloofd te worden, maar al te dikwijls volgt er een straf*. België heeft de meerjarige oriëntatieprogramma's altijd goed gevolgd. We hebben onze vloot afgebouwd in functie van de voorgestelde normen. In de jaren zestig beschikten we nog over 400 eenheden. In 1995 waren dat er nog slechts 150. We beschikken over 65 000 pk en een quotum van 22 000 bruto ton. Daarmee voldoen we aan de Europese normen. Dat kan niet gezegd worden van Nederland en Groot-Brittannië. Groot-Brittannië bouwt zijn vloot niet af. Daar bestaat wel het probleem dat een deel van de vloot in Spaanse handen is. Nederland daarentegen heeft zijn vloot nog verhoogd in sterkte. Het gevolg is dat bepaalde vissoorten overbevist zijn. Daarom hebben biologen geadviseerd bepaalde belangrijke quota, onder meer die van schol en tong, weer te doen dalen. België haalt 30 000 ton vis boven. Dit is veel minder dan Groot-Brittannië en Nederland die respectievelijk 630 000 en 530 000 ton vissen. Intussen eten de beschermde zeehonden in de Noordzee 300 000 ton vis op. De vraag rijst of een verdere bescherming nog verantwoord is. Of zal er in de toekomst nog vis zijn voor de zeehonden, maar niet meer voor de mens? Dat laatste is een persoonlijke beschouwing.

België draagt als goede leerling mee de negatieve gevolgen van de dalende quota. Hier biedt het *FIVA* geen antwoord. Het systeem van de quota heeft gefaald. Dit heeft te maken met de manier waarop bepaalde landen met de quota omspringen en met het gebrek aan controle. De rondvis wordt taxvrij geïmporteerd vanuit Oost-Europa. Intussen halen de eigen reders de minimumprijzen niet. Hier kan het *FIVA* ondersteunend werken, onder meer door een rentetoelage. De voorziene bedragen zijn minimaal en moeten dan ook behouden blijven.

Op de vraag of het ontwerp van decreet en het uitvoeringsbesluit werkelijk een stimulans zullen betekenen voor jonge starters kan ik bevestigend antwoorden. Het is een fundamentele stap vooruit voor jonge starters die een groot tweedehands vaartuig willen kopen.

Het *FIVA* is een Vlaamse bevoegdheid. Het vlootbeleid is evenwel een federale materie. Het behoort immers tot de *dienst zeevisserij van het ministerie van Landbouw*. Het *FIVA* biedt kansen aan jonge schippers en motoristen om de stap naar het rederschap te wagen en kan op die manier de *Vlaamse verankering* van onze vloot garanderen.

Wettelijk kan niemand verplicht worden de vangsten die onder de Belgische quota vallen in de Vlaamse havens te veilen. Conform de Europese wetgeving is dat niet mogelijk. We hebben wel een belangrijke statistiek van wat aangevoerd wordt in België en in het buitenland. Op de toestand van het buitenland ga ik hier niet in.

Als men de vloot rendabel kan houden, dan zou dat een goede zaak zijn voor de werkgelegenheid. Intussen worden nieuwe technieken ontwikkeld, die het mogelijk moeten maken te vissen op niet gequoteerde vis. Hoe meer vis er wordt aangevoerd, hoe meer tewerkstelling er natuurlijk mogelijk wordt. In België wordt 200 000 ton vis geconsumeerd per jaar. Slechts 30 000 ton daarvan is afkomstig van onze vissers. *Ingenieur Rudy De Clerck* heeft gezegd dat de Noordzee niet kan leeggevisd worden. Strikt genomen is dat inderdaad niet mogelijk. De Noordzee kan echter wel zodanig overbevist worden dat de visserij economisch niet meer rendabel wordt. Als men zich aan de quota zou houden, dan zou er geen overbevissing zijn.

Wat de prijsvorming betreft is er een degelijk controlesysteem nodig. We hebben reeds bij de *Europese Unie* geprotesteerd tegen deze praktijken. We hebben dit aangekaart bij minister *Pinxten*, die het aan *Europees commissaris Bonino* zal doorgeven. Europa voert een consumentgerichte politiek. Men houdt geen rekening met sociaal-economische gegevens. Ditzelfde fenomeen vinden we ook terug bij *Renault*. Er wordt in de eerste plaats naar gestreefd de consument een goedkope auto te leveren.

Op de vragen van de VU-fractie kan ik antwoorden dat het *FIVA* inderdaad voldoet. Het is een goede stimulans. De rentetoelage is inderdaad niet zo belangrijk maar de waarborg is heel belangrijk. De Vlaamse overheid kan best zo snel mogelijk het decreet en de uitvoeringsbesluiten goedkeuren. Nederlandse bemanningsleden werken op Belgische schepen volgens het Nederlandse statuut van zelfstandige. We dringen erop aan dat de bemanningsleden op Belgische sche-

pen voldoen aan de Belgische wetgeving. Ik verontschuldigd mij, ook tegenover de Agalev-fractie, omdat ik gezegd heb dat het decreet reeds goedgekeurd was, ik was volkomen te goeder trouw. We hadden er alle vertrouwen in dat de goedkeuring er zou zijn op het einde van vorig jaar. Ik wil er dan ook op aandringen om het ontwerp zo snel mogelijk goed te keuren. De sector wacht er op.

De voorzitter: Ik stel voor dat we eerst de andere genodigden horen en dan vragen stellen.

Volkvertegenwoordiger Jacky Maes: Ik ga hiermee akkoord maar wil eerst nog een algemene opmerking geven. De heer *Desutter* pleit ervoor om het decreet zo snel mogelijk goed te keuren. Deze commissie is echter nog maar een paar weken in het bezit van het ontwerp. De hoorzitting heeft dan ook de bedoeling om het *FIVA* te vertragen maar wel om opheldering te vragen over een aantal punten. Waarschijnlijk kan het decreet in maart nog door de commissie goedgekeurd worden.

De voorzitter: Ik onderschrijf dit. De commissie wil het ontwerp afwerken tegen het voorziene tempo. We hopen het voor Pasen in de plenaire vergadering te behandelen. We volgen de visserijproblematiek met aandacht en willen de sector ondersteunen.

De heer *Desutter* heeft verwezen naar een mogelijke ontmoeting met het Europees Parlement. Wanneer zou dit gebeuren? De commissie is geïnteresseerd en kan hier misschien ook bij betrokken worden. Ter informatie kan ik zeggen dat een ontmoeting van deze commissie met de *commissie voor Landbouw en Visserij van de Spaanse Senaat* voorzien is.

Minister Eric Van Rompuy: We zijn reeds een hele tijd bezig met dit decreet. Het heeft het hele parcours moeten doorlopen. De commissie heeft beslist om na de algemene bespreking nog een hoorzitting te organiseren. De datum van goedkeuring hangt af van de commissie, die dit met de nodige grondigheid en steun van het veld wil behandelen.

Volkvertegenwoordiger Jean-Marie Bogaert: Deze regering is aangesteld in juni 1995. Op dit moment heeft zij vanuit dit Parlement de opdracht gekregen om specifieke maatregelen uit te werken voor de visserij. Vanuit één partij probeert men nu aan de buitenwereld duidelijk te maken dat alle andere politieke partijen verantwoordelijk zijn voor de laattijdigheid. De regering heeft er meer dan anderhalf jaar aan gewerkt, wij moeten dit nu op één maand afwerken. Men moet goed de mogelijkheden en de beperkingen van deze commissie beseffen. Indien de commissie uitgenodigd was op de hoorzittingen die de regering reeds hield, hoefden wij die nu niet over te doen.

Versluys

De voorzitter: Het is niet de bedoeling dat wij hier een debat voeren, wij zijn hier om te luisteren naar de vertegenwoordigers van het veld. We zullen trachten goed werk te leveren binnen de gewenste timing.

Willy Versluys: Ik ben reder van verschillen de vaartuigen en voorzitter van verschillende coöperatieven. We hebben de voorbereidende administratieve vergaderingen meegemaakt en zijn voor 150 percent akkoord met de tekst van het ontwerp van decreet. We hopen dat

het zo vlug mogelijk wordt goedgekeurd. De toestanden en statuten van de verschillende vismijnen verschillen. De verhouding tussen Nieuwpoort en Oostende is goed, Zeebrugge heeft een andere visie maar dit is geen belemmering voor het voeren van gesprekken, die voornamelijk over televeiling gaan. Zeebrugge profileert zich voornamelijk op Europees vlak. Nieuwpoort en Oostende zijn tevreden over het huidige systeem en hebben hun toegevoegde waarde op gebied van tewerkstelling en toerisme. We trachten de raakpunten tussen de verschillende vismijnen uit te werken maar hiertoe ontbreken vaak de middelen. De bevoegdheden van de federale overheid zijn van structurele

aard, de Vlaamse overheid is verantwoordelijk voor de ondersteuning van dit structureel beleid. Wat Europa betreft is er het sectorplan van 1994-1999, dat door de *Europese Unie* is goedgekeurd, daarin wordt bepaald dat er 500 miljoen frank voor de sector beschikbaar is. Daarvan gaat 90% naar Vlaanderen, 5% naar Wallonië en 5% naar de federale regering. De Vlaamse regering heeft dus 450 miljoen frank ter beschikking. Er moet dus een financieringsinstrument zijn, namelijk het *FIVA*. Dat zal niet alleen Vlaams geld, maar ook Europees geld moeten beheren. Het sectorplan bevat geen hoofdstuk over de experimentele visserij. Nochtans is dit met het oog op de problemen met de quota wel van groot belang. Met experimentele visserij bedoelen we ondermeer het ontwerpen van nieuwe vistechnieken, het zoeken naar nieuwe visgronden of het vissen op bekende visserijgronden met andere vaartuigen. Het *FIVA* heeft de experimentele visserij wel opgenomen. Ook de federale overheid heeft nog een klein budget, ongeveer 3 miljoen frank, dat aan experimentele visserij kan besteed worden.

De vraag is nu welke toekomstperspectieven er zijn en over welke experimenten het gaat. Ik heb enkele concrete voorstellen gedaan. Het zijn projecten om de bestaande quota met minder kosten en eventueel op een selectievere manier te behalen. Zo kan men de grootte van de garnalen vaststellen vooraleer ze opgevisst worden en op die manier de bijvangst verminderen.

Een ander experiment is het omschakelen van de kotters. Er zijn verschillende projecten om goedkoper te vissen. Ook zijn er andere systemen om de boomkor over de grond te trekken. We kunnen op zoek gaan naar andere types van visnetten die een meer economische werkwijze met minder weerstand in de wateren mogelijk maken. De experimentele visserij bevat dus een heel gamma.

Er is een toekomst voor de experimentele visserij. Daardoor kan de druk op de quota

afnemen. Onze vloot is echter vrij eenzijdig uitgebouwd en bestaat voor 90 percent uit boomkorvaartuigen die specifiek voor platvissen geschikt zijn. Dat maakt de vloot dus

bijzonder kwetsbaar. We moeten dus een nieuw type vaartuig ontwikkelen dat polyvalent is. Dat is één van de prioriteiten in het experimenteel onderzoek. Deze mogelijkheid wordt via het *FIVA* geschapen. Liggen de veilingkosten bij ons hoger? Neen, enkele havens in Nederland zijn goedkoper. In Denemarken liggen de veilingkosten hoger dan in Vlaanderen. Europees gezien zitten wij in de middenmoot, zelfs aan de lage kant. Indien wij onder de kost-

prijs zouden gaan werken, dan is ons een kort leven beschoren.

Er was ook een vraag over samenwerking tussen de veilingen. Er moet een doorgedreven samenwerking komen tussen de verschillende veilingen. Maar het werken met één veiling is niet noodzakelijk. Eén haven zou misschien voldoende zijn, maar alle havens hebben een grote toegevoegde waarde. Nieuwpoort heeft een grote toeristische waarde en de haven van Oostende is zowel vanuit toeristisch als industrieel oogpunt waardevol. De haven in Zeebrugge is een private onderneming en stippelt het eigen beleid uit. Alleszins moet dat de Vlaamse visserij ten goede komen. Voor de drie havens is er dus een toekomst weggelegd.

Het is absoluut noodzakelijk om de toegevoegde waarden van de veilingen te behouden. Daarvoor moeten we een beroep doen op nieuwe technieken. Er zijn de *Europese impulsprogramma's 5b en Pesca*. Het *FIVA* moet dit coördineren. Als reder heb ik de indruk dat we vaak van het kastje naar de muur worden gestuurd. Maar sinds 1 maart is er voor de visserijsector een centrum in Nieuwpoort waar men met alle vragen terecht kan.

Zijn *FIVA* en *Pesca* verenigbaar? Er is een goede samenwerking mogelijk, ondermeer om sectoren die uit de boot vallen op te vangen. Goedkopere en alternatieve vistechnieken zijn zeker mogelijk. Maar dan moet men ons een budget en een snelle afhandeling van de zaak geven. Dan zijn we op de goede weg. Als reder wil ik er op wijzen dat onze visserijgronden niet alleen in de Noordzee liggen, maar ook in de Ierse Zee, de Noorse Zee en de Golf van Biskaje, wat kostenverhogend werkt. Met behulp van koeltechnieken kan men de vis naar onze havens brengen. Maar wanneer men snel wil werken en de prijzen in de havens van bijvoorbeeld de Noorse Zee goed zijn, kan men de vis daar laten veilen. Dit zijn echter uitzonderingen. Dank zij de hogere prijzen en een ander

quotabeleid is de aanvoer in eigen havens echter verbeterd.

Het *FIVA* zal wel degelijk een belangrijke invloed hebben op de visserijsector. De sector zal veel meer mogelijkheden krijgen. De *aquicultuur* is slechts een klein broertje. In Vlaanderen bestaan er slechts twee of drie bedrijven die zich ermee bezig houden. Daarnaast wordt wel toonaangevend wetenschappelijk onderzoek verricht. De *Universiteit van Gent* speelt daarbij een belangrijke rol. Bovendien ligt het secretariaat van het *Europees aquicultuurcentrum* in Oostende. Het onderzoek richt zich op het opnieuw inkweken van vis.

Van Quathem

Volksvertegenwoordiger Jean-Marie Bogaert: Ik dacht dat de rederijen wel degelijk moeilijkheden hadden met de kapitaalstructuur?

De voorzitter: De *Rederscentrale* krijgt straks de kans om daarover uitleg te verschaffen.

Georges Van Quathem: Onze voorzitter kan hier vandaag niet aanwezig zijn: hij is op een reeds lang geplande vakantie vertrokken. Ik zal de *Rederscentrale* in zijn plaats vertegenwoordigen.

In het rapport over de Vlaamse visserij wordt de evolutie van de vissersvloot geschetst. In totaal zijn er officieel nog 156 schepen. Eigenlijk zijn het er maar 150, aangezien er een aantal verdwenen zijn, zonder dat ze officieel werden geschrapt. Dit is een gevaarlijke ondergrens. Met minder gaat het echt niet. De *Rederscentrale* vertegenwoordigt met 148 schepen ongeveer 90 percent van de vloot. De *Rederscentrale* is erkend als *Producentenorganisatie*, zorgt voor marktondersteunende mechanismen en verdedigt de belangen van haar leden.

De crisis die de sector teisterde, lage prijzen, dalende quota en de sloop van een groot aantal schepen zijn nefast geweest voor de sector. Vooral Nederlanders hebben de laatste tijd nog geïnvesteerd. De cijfers voor 1996 wijzen wel op beterschap. De binnenlandse omzet is in 1996 toegenomen met 400 miljoen frank tot 2,5 miljard frank. De buitenlandse omzet is toegenomen tot 1 miljard frank.

De omzet in het buitenland stijgt omdat de visgronden zich verleggen. De omzetstijging met bijna een half miljard frank op één jaar tijd is vooral een gevolg van de prijsstijging van vorig jaar. Deze prijsstijging kan de sector nieuw leven inblazen. Het *FIVA* zal heel nuttig zijn voor de sector. Dit financieringsinstrument moet zo snel mogelijk worden ingevoerd. Het *FIVA* moet de visserijsector structureel ondersteunen, met respect voor de bestaande bedrijven en met speciale aandacht voor de jonge startende reders.

In ons januarinummer staat dat de wettelijke goedkeuring bijna rond is, er staat niet dat de financiering al in kannen en kruiken is. Het is dus al te scherp om de *Rederscentrale* hier het verwijt te maken dat ze een gebrek aan democratisch respect toont.

De meeste vragen suggereren dat de *FIVA* alleen rentesubsidies zal toekennen en een waarborg zal verlenen. Wij hopen dat het *FIVA* niet enkel voor rentesubsidies zal zorgen. Er is ook kapitaalsubsidie noodzakelijk: de rente is momenteel immers erg laag. Naargelang de situatie moet de keuze kunnen

worden gemaakt tussen kapitaal- en rente-subsidie. We denken dat het *FIVA*-decreet invloed zal hebben op de visserijsector als geheel. Het gaat zeker niet uitsluitend om economische incentives.

De *Rederscentrale* heeft heel weinig opmerkingen bij het voorliggende ontwerp van decreet. We zijn tevreden met 99% van de tekst. De sector wacht al lang op dit decreet. Wel hebben we grote reserves tegen de mogelijkheid van de *sloop* waarin het ontwerp van decreet toch nog voorziet. Van deze maatregel mag enkel in geval van uiterste nood gebruik worden gemaakt. Bovendien staan we erg wantrouwig tegenover de *marinezones*. Onze kust is zo klein en zo rechthoekig en de stroming is er van dusdanige aard dat initiatieven ter zake moeten beperkt blijven tot kleinschalige projecten. Verdere initiatieven moeten van het Europese niveau komen. De *marinezones* zouden rechtstreeks tegen de belangen van de visserij ingaan. Als er zones worden afgebakend waar er niet mag worden gevestigd, dan zou het wel eens het einde van de kustvisserij kunnen betekenen.

We onthalen het amendement van de heer *Coens* over steun aan ingezette kapitalen bijzonder positief. Vennootschappen en reders in moeilijkheden moeten worden gesteund. Als een reder tijdelijk in moeilijkheden verkeert, dan betekent dat niet noodzakelijk dat er geen levenskansen meer bestaan.

Wij worden inzake de Europese regelgeving inderdaad erg hard aangepakt. Harder dan enig ander land van de Unie. Onze controleurs doen echter slechts hun werk en dat kan men hen natuurlijk niet verwijten. Het is echter vreemd dat sommige landen, zoals Nederland, een overcapaciteit hebben en toch geen problemen hebben met de quota, terwijl wij wel problemen hebben met de quota, hoewel we inzake de capaciteit aan de ondergrens zitten. U kan daar zelf conclusies aan vastknopen. Iedereen weet dat in Groot-Brittannië aan land niet wordt gecontroleerd. Dat in een bepaald zuiders land binnenkuils worden getolereerd, klopt ook volledig.

Als de reductie van nog maar eens 40 procent, zoals voorgesteld door Europees commissaris *Bonino*, werkelijkheid zou worden, valt het doek over de Vlaamse visserij.

Weinig jongeren in onze sector beschikken over een eigen vaartuig. Het *FIVA* is uitstekend geschikt om jongeren tot aankoop aan te zetten. Financiële ondersteuning zorgt tot een Vlaamse verankering van de vloot. Door de aankoop van tweedehandschepen te subsidiëren kunnen jonge beginnende reders en de bestaande rederijen voor een tegengewicht zorgen tegen de Nederlanders. Hoe komt het eigenlijk dat zo veel rederijen in buitenlandse handen terecht zijn gekomen? Eén van de factoren is de manier waarop men in Nederland de quota individueel heeft verdeeld. De reders hebben die quota daarna onderling verhandeld. Op die manier zijn alleen de sterkste rederijen overgebleven. De reders die hun quota hadden verkocht, konden de opbrengst daarvan herinvesteren in Europa

op een fiscaal heel aantrekkelijke manier. Zo hebben ze zich dus ingekocht in Engeland, Duitsland en bij ons. Zij handelden met een visie op lange termijn want op die manier hebben ze ook de visverwerking rond zich georganiseerd.

Bij ons hebben we schepen gesloopt. De rederijen die de sloopsubsidie wilden herinvesteren, hoopten erop dat de belastingen zouden worden gespreid, maar worden onmiddellijk door de fiscus aangepakt. Eigenlijk zouden we blij moeten zijn dat het geld in de sector blijft. We hopen dan ook op steun van de federale overheid om dit probleem op te lossen. Anders zullen deze reders failliet gaan. Bovendien heeft de sloop mensen uit de sector gejaagd, zodat we nu met een personeelsprobleem kampen. We zouden de Nederlanders die onder Belgische vlag varen, niet eens kunnen vervangen. Door gebruik te maken van moderne schepen kunnen we dit personeelsprobleem oplossen. Het *FIVA* kan dus ook op dit vlak een gunstige rol spelen.

'Het is echter vreemd dat sommige landen, zoals Nederland, een overcapaciteit hebben en toch geen problemen hebben met de quota, terwijl wij wel problemen hebben met de quota, hoewel we inzake de capaciteit aan de ondergrens zitten. U kan daar zelf conclusies aan vastknopen.'

Is de bevoegdheidsverdeling tussen gewesten en federale overheid nefast voor de sector? De absurde discussies over bevoegdheden hebben lang een nefaste invloed gehad, maar een advies van de *Raad van State* heeft voor duidelijkheid gezorgd. Wij vinden echter dat iemand die steun verleent

aan de sector ook controle zou moeten hebben op essentiële aangelegenheden zoals de quota. We hopen dat de bevoegdheden in de toekomst anders verdeeld worden.

De sector verwacht dat het *FIVA* een succes zal worden, want nu al wordt de deur bij de *Rederscentrale* platgelopen door jongeren die als reder willen beginnen. We verwachten een massale respons, vooral in het segment van de kleine boten. Uiteraard wordt er al verteld dat het mogelijk zal zijn te starten zonder investeringen. Dat zal echter onmogelijk zijn.

De steun die in dit kader wordt verleend is Europese steun. Hierdoor kunnen we niet vermijden dat vangsten die onder de Belgische quota vallen, buiten België geveild worden. Het zijn echter vooral Vlamingen die het omzetcijfer in het buitenland realiseren. Niet de Nederlanders. Men kan een reder moeilijk verwijten dat hij voor zijn vis de meest gunstige afzethaven zoekt. De zaken evolueren trouwens in een gunstige richting. De Volksunie-fractie wil weten of het *FIVA* jonge vissers in staat zal stellen een nieuwe boot te kopen en of door het *FIVA* jonge vissers zullen worden aangetrokken. De jonge starters zullen we vooral in het kleine-vlootsegment terugvinden. Het noodzakelijke startkapitaal is er kleiner en dus vormt de maximum toegelaten steun ook een hoger percentage van de prijs van een nieuwe boot. Voor een boot van 385 GT kan 32,8 miljoen frank steun gekregen worden, terwijl zo een boot ongeveer 140 miljoen frank kost. Voor een boot van 130 GT krijgt men 17,8 miljoen frank steun, terwijl dergelijke boot 75 mil-

joen frank kost. Voor een boot van 35 GT kan men 12 miljoen frank steun krijgen terwijl een kustvisser 35 miljoen frank kost. In het kleinste segment is de steun goed voor 34% van de totale prijs, in het grootste segment is dit maar 23%. De plafonds zijn door Europa vastgelegd op basis van de prijs van een schip in de goedkope landen van Europa en eigenlijk te laag voor ons land.

Het decreet voert niet alleen een rentesubsidie in. Een rentesubsidie gekoppeld aan een borg is vooral bedoeld om jonge startende reders te heelpen een tweedehandsvaartuig te kopen. Hopelijk laat men echter de keuze tussen kapitaal- of rentesubsidie. Visserij is een risicovolle sector, daarom moeten de waarborgen met de nodige zorg verstrekt worden. We moeten daarbij uitgaan van gemiddelde en lage prognoses. Aangezien de prijzen nu de gedaalde quota volgen en men in Nederland een slechte periode meemaakt, zullen wij in een rustige periode terecht komen. Wij vragen dat het *FIVA* de eigenheid van de kapitaalstructuren respecteert en voor starters gebaseerd is op de nieuwe *FIVA*-filosofie.

De oprichting van het *FIVA* kan het opkopen van Belgische quota door het buitenland stoppen. Ook het quotabeheer moet ten dien einde gewijzigd worden, maar dat is een federale bevoegdheid. Voorts zijn aanmoedigingen en investeringen nodig. De nieuwe wet op de registratie van zeeschepen helpt ons al in dit verband. Voorts moet een oplossing gevonden worden voor het personeelsprobleem. Dit kan niet door alle Nederlanders weg te nemen, want er is niet voldoende geschoold Belgisch personeel om hen te vervangen. Ten slotte moet men de Vlaamse reders de mogelijkheid geven in het buitenland te investeren. Het *FIVA* laat dit terecht toe.

Wat de verplichting betreft om de vangst in eigen land te veilen, biedt Nederland ons een leerzaam voorbeeld. De Nederlandse vissers hebben zich in groepen georganiseerd. Deze hebben met elkaar het contract afgesloten tot 90% van hun vangst in Nederland te veilen, omdat zijn elkaar anders niet kunnen controleren.

Het *Redersfonds* is een VZW, opgericht door de overheid en de producenten. In de raad van bestuur zetelen zeven ambtenaren en drie vertegenwoordigers van de *Rederscentrale*. Zij werken op basis van de volgende criteria: de begunstigden kunnen nergens anders financieel aan de bak komen; zij zijn administratief in orde en respecteren alle wettelijke verplichtingen; hun overlevingskansen zijn reëel.

De voorwaarden om als coöperatieve erkend te worden zijn op heden nog niet bekend. Zij zullen pas in de uitvoeringsbesluiten geformuleerd worden. Vermoedelijk zal opgelegd worden dat minimum 50% van de aandeelhouders uit de sector komt. Mogelijk zal dit percentage nog hoger liggen. Er zullen toetredingsvoorwaarden zijn en een bepaalde verplichte dividendentaliteit.

De vraag naar het toezicht op onze gelden, roept zelf weer een andere vraag op: welke gelden? Ten aanzien van het opvanggeld zal in elk geval de controle gebeuren door het *ministerie van Landbouw*.

In de pers verschenen berichten over een ondemocratische werkwijze dat de leden van de *Vissersbond* uitgesloten werden uit de *Rederscentrale*. Dit is onjuist. Wel hebben

bepaalde leden van die bond een geschil met de *Rederscentrale*. Daarom zijn ze zelf ontslagnemend. Het is mijns inziens ook beter dat in hun geval de samenwerking wordt stopgezet.

Van Dromme

Volksvertegenwoordiger Jos Stassen: Ik wou niet insinueren dat uw houding ondemocratisch zou zijn. Wel is het zo dat het *Vlaams Parlement* moest constateren dat het pas in laatste instantie bij de voorbereiding van het ontwerp betrokken wordt. De tekst werd onderhandeld door buitenparlementaire belangengroepen en adviesraden. Daar kunnen toch vraagtekens bij geplaatst worden.

De voorzitter: Wij danken meester *Van Quathem* voor zijn uiteenzetting. Onze volgende gast is mevrouw *Van Dromme*, die de *Vlaamse Vissersbond (VVB)* vertegenwoordigt.

Christa Van Dromme: De *Vlaamse Vissersbond* is een coöperatieve producentenorganisatie, die verleden jaar werd opgericht door enkele reders ter kustvisserij. Wij verdedigen de belangen van onze leden en streven naar een erkenning door de *Europese Unie*. Wij willen immers onze leden ondersteunen op het vlak van de prijs voor de aangevoerde vis. De meeste van onze leden zijn kustvissers. Toch staan wij nadrukkelijk open voor de hele vloot.

De 38 vaartuigen van de *VVB*, waarvoor 31 schippers verantwoordelijk zijn, behoren toe aan 21 reders. Van de reders is 55% jonger dan 45 jaar en van de schippers zelfs 81 procent. Van de vaartuigen is 86% ouder dan 25 jaar. Dit laatste is het gevolg van het feit dat de overheidssteun grotendeels naar andere segmenten van de visserij gaat, met name naar de grote bokkentreilers en de eurokotters.

Wij stellen voor om van de nieuwbouw voor deze gevestigde, jonge dynamische ploeg een prioriteit te maken. Dit zal de gehele sector ten goede komen zonder druk op de visquota te verhogen, aangezien zij vooral op soorten vissen, waarvoor geen quota bestaan. Bovendien zou deze deuze voor meer werkgelegenheid zorgen. Wanneer het

gehele toegelaten vermogen aan de kustvaartuigen zou worden toegekend, zou dit 307 vaartuigen met 921 vissers mogelijk maken. Een vloot die uitsluitend bestaat uit grote boomkorvaartuigen zou slechts werk bieden aan 462 vissers in 77 schepen. Het segment van de kleinste boten zorgt voor de grootste werkgelegenheid.

Het *FIVA* kan een stimulans betekenen voor de sector, maar dan moet wel de interne crisis aangepakt worden. Wij vrezen voor manipulaties, omdat onze vraag om te mogen deelnemen aan de voorbereidingen van het ontwerp en de uitvoeringsbesluiten werd afgewimpeld. Wij zijn in geen enkele commissie vertegenwoordigd. Daarom wens ik het *Vlaams Parlement* te danken voor de uitnodiging van vandaag.

Zoals het nu voorligt, kunnen we moeilijk bezwaar maken tegen het ontwerp van de decreet. Veel hangt af van de uitvoeringsbesluiten. Die hebben we pas twee dagen geleden ontvangen. Wij hebben ze dan ook nog niet grondig kunnen bestuderen. We beseffen wel dat dit een goede zaak voor de visserij kan zijn.

In het nieuwste *MOP* wordt een reductie van de vissersvloot met 40% voorgesteld. Wij gaan ervan uit dat het gaat over de Europese capaciteit. Als dit ook voor België geldt, kunnen we de Vlaamse visserij opdoeken. Dan kan men nog enkel op het *FIVA* een beroep doen voor slooppremies. Het *FIVA* moet het voor jongeren mogelijk maken om in het beroep te stappen. We menen dat de sector over een jonge dynamische ploeg beschikt, maar dat de vaartuigen verouderd zijn.

Wij geloven oprecht dat jonge vissers zullen investeren in een nieuw schip en dat ze daarvoor op het *FIVA* een beroep zullen doen. Onder reders bestaat wel een zeker wantrouwen tegenover het visserijbeleid. Er heerste in het verleden gebrek aan openheid en aan correcte informatie. De steunmaatregelen waren ook moeilijk ten uitvoer te brengen. Vaak waren er relaties nodig om het doel te bereiken. Daardoor werden velen ontmoedigd, maar onze vissers willen in de toekomst geloven. Met de steun van de overheid kunnen we er een bloeiende sector van maken. Wij geloven niet echt dat artikel 4 over het verwerven van goederen van blijvende aard zoals vaartuigen, grond, gebouwen en constructies een oplossing kan zijn voor reders in moeilijkheden. Wij vinden het nood-

zakelijk dat voor deze reders ook iets wordt gedaan via het *FIVA*, zodat we problemen zoals die met de O 430 in de toekomst kunnen vermijden.

Het is zinvol dat reders samen grond, gebouwen en constructies kunnen verwerven, om samen pakhuizen of burelen te bouwen die uitgebaat worden ten behoeve van de zeevisserij. We vrezen echter voor misbruiken door mensen uit de *immobiliënsector* en vooral door reders die

banden hebben met deze sector.

De SP vroeg ook welke criteria we zouden willen voor de jonge vissers. Volgens onze ervaring kijken jonge schippers tussen 25 en 30 jaar uit naar een vaartuig. Wanneer men enkele jaren reder is, denkt men aan nieuwbouw. Het is wel aan te raden dat men enkele jaren ervaring heeft alvorens reder te worden. Jonge schippers hebben weinig of geen kapitaal of onroerende goederen. Hiermee dient voor de borgstelling rekening worden gehouden. Vaak kunnen jonge schippers enkel hun vaartuig in hypotheek geven.

Veel hangt af van de uitvoeringsbesluiten. Een directe subsidie zou op dit ogenblik wellicht een betere oplossing zijn dan een rentetoeelage. We vrezen dat honderd vijftig miljoen frank aan directe middelen voor een kapitaalintensieve sector als de visserij niet

voldoende is.

We zijn er niet tegen dat jonge schippers zich dank zij het *FIVA* kunnen inkopen in een bestaande rederij. Indien het *FIVA* voldoende waarborgen kan verlenen en de jonge schipper meerderheidsaandeelhouder kan worden, is dat een goede zaak. Indien het gaat om een minderheidsaandeel, dan raden we dat niet aan.

Het *FIVA* moet uitdrukkelijk aan een vlootbeleid gekoppeld worden. De huidige verdeling volgens vlootsegmenten is voor ons in orde, maar wij zouden nieuwbouw voor de jongste vlootsegmenten, de eurokotters en 1200 pk-ers, afraden, zodat alle steun naar de oudste vaartuigen kan gaan. Dit zou geen negatieve gevolgen hebben voor de quota, aangezien deze vaartuigen het minst druk uitoefenen op de quota.

In de media klinkt het *FIVA* natuurlijk prachtig. Voor kapitaalcrachtigen is het een extra financiële injectie. We vragen ons wel af of de schipper en de reder op zee er baat zullen bij hebben. We twijfelen eraan of dit decreet een stimulans zal geven aan jonge beginnende reders. We menen dat men in de eerste plaats de gevestigde jonge schippers moet steunen. Wat de kustvisserij en de kreeftenputters betreft, vragen we ons af, of het zin heeft jonge schippers aan te sporen oude schepen te kopen; een oud vaartuig vergt immers hoge onderhoudskosten. We vrezen dat ook dit decreet niet zal leiden tot Vlaamse verankering van de vloot. Dit probleem is te algemeen en stellen dat het *FIVA* gunstige effecten zal hebben, is pure speculatie. Een financiering via rentetoeelagen stelt bij de huidige rente niet zo veel voor. Een directe subsidie, aangevuld door een borg, zou nu een betere oplossing zijn.

We hebben twijfels bij de meerwaarde van het *FIVA* voor onafhankelijke reders. Er is immers maar een beperkt aantal onafhankelijke reders en we vrezen dat precies die groep er het minst zal van genieten. Het *FIVA* scheidt ook niet de ruimte voor overname van een onafhankelijke rederij.

De Winter

De voorzitter: Ik geef nu het woord aan de heer De Winter die zal spreken over de opleiding van de mensen die in de sector werken.

Marc De Winter: Ik ben de directeur van het *Provinciaal Maritiem Instituut* dat verleden jaar ontstaan is door een fusie van de vroegere zeevisserij scholen.

In het schooljaar 1996-97 waren er in totaal 90 leerlingen in het *PMI*. Het gaat om volledig secundair onderwijs in een zeer gespecialiseerde sector. Dat verklaart het lage leerlingenaantal. Er zijn twee richtingen, een *technische* richting met de *onderdelen dek en motoren* en een *beroepsrichting matroos*.

De tweede graad leidt tot een brevet. Na 24 maanden vaart kunnen de leerlingen dan het *brevet van stuurman beperkte visserij* halen. Na één jaar *stuurman tweede graad matroos* kan een leerling ook op 21 jarige leeftijd *motorist ter zeevisserij* worden.

De derde graad is een gemeenschappelijke opleiding; daar kan men een *brevet* verwerven van *schipper onbeperkte visserij* en *motorist zeevisserij*. *De derde graad matroos* kan een *brevet* opleveren voor onder meer de *baggerdiensten*.

'Wanneer het gehele toegelaten vermogen aan de kustvaartuigen zou worden toegekend, zou dit 307 vaartuigen met 921 vissers mogelijk maken. Een vloot die uitsluitend bestaat uit grote boomkorvaartuigen zou slechts werk bieden aan 462 vissers op 77 schepen. Het segment van de kleinste boten zorgt voor de grootste werkgelegenheid.'

Sinds het schooljaar 1992-93 schommelde het aantal leerlingen in het middelbaar zeevisserijonderwijs rond de honderd. De fusie kreeg een negatieve pers, zodat het jaar van de fusie maar 86 leerlingen in het PMI werden ingeschreven. Volgens mij daalt het aantal leerlingen omdat men in het kader van de rationalisatie van het zeevisserijonderwijs van 1991 het *beroepsouderwijs* heeft afgeschaft. Bij de fusie werd de beroepsafdeling opnieuw ingevoerd, met 14 inschrijvingen als resultaat. Zonder de beroepsafdelingen blijft het aantal leerlingen dalen.

De herinvoering van het beroepsouderwijs na de fusie heeft vruchten afgeworpen. De verwachtingen zijn hoopvol, toch moeten we realistisch blijven, het gaat hier immers over een zeer gespecialiseerde opleiding, die nooit een grote massa leerlingen zal aantrekken.

De volgende vraag van de VLD gaat over de promotie van het beroep.

De beste promotie is natuurlijk dat een beroep floreert en een goede verdienste garandeert. Nu zijn we echter verplicht om promotiecampagnes te voeren. Sedert 1993 wordt, op initiatief van de provincie West-Vlaanderen, jaarlijks een campagne georganiseerd, in samenwerking met onder andere de sector en de pers. Er worden affiches en schoolfolders verspreid en advertenties geplaatst in de dag- en weekbladen en bij de lokale radio's. Binnenkort wordt een promotiegroep heropgericht om nieuwe ideeën naar voor te brengen.

Vorig schooljaar behaalde 70% van onze leerlingen een *getuigschrift*, dat op termijn, na een stageperiode, tot een *brevet* leidt. De begeleiding naar een job gebeurt op school. We kunnen zeggen dat ongeveer 65% van de oud-leerlingen nog op school verschijnt, voornamelijk naar aanleiding van contactdagen. De begeleiding en opvang van de varende vissers is nagenoeg onmogelijk omdat zij gedurende lange periodes op zee zijn en slechts een beperkte periode aan wal.

Het *sociaal profiel van de leerlingen* is als volgt samengesteld: 44 percent komt uit een gezin waarvan de vader ook in de visserij werkt, 13 percent komt uit een gezin waarvan de vader een ander maritiem beroep heeft en 43 percent komt uit ander middens. Van de 90 leerlingen zijn er 14 internen.

De *bemanningsproblemen* zijn voornamelijk te wijten aan een tekort aan motoristen. Op sommige schepen is er ook te weinig dekpersoneel, het gaat hier echter over schepen die minder rendabel zijn en dus ook minder loon uitbetalen. Over het algemeen zijn er voldoende *dekmensen*. Er slagen te weinig motoristen. Tot voor kort moesten de 16-jarigen kandidaatmotoristen immers een examen afleggen voor een centrale examencommissie over de leerstof van één graad, 2 jaar dus, en kregen ze te maken met een stroef deliberatiesysteem. Dit systeem gold vroeger ook voor de dekopleiding. In een vorige

herwerking van het brevettenbesluit zijn we erin geslaagd om voor die laatste opleiding een schoolexamen over de leerstof van één jaar in te voeren. De leerlingen van de dekopleiding krijgen nu op 16 jaar een *getuigschrift* en *via een jaar stage* op de vaart kunnen zij een *brevet of diploma* verwerven. Dit systeem is nu ook ingevoerd voor de motoristen. Ik ben er dan ook zeker van dat dit tekort zal wegvallen binnen enkele jaren. De

sector en de minister van Onderwijs hebben onvoldoende vertrouwen in onze eerlijkheid bij de beoordeling van de leerlingen. Die moeten na de opleiding nog minimum 24 maanden varen bij een bedrijf vooraleer zij een hoger brevet kunnen verwerven. Indien onze evaluatie niet juist was, heeft het bedrijf genoeg tijd om dit te corrigeren. Het nieuw brevettenbesluit is dus het antwoord op het tekort aan werknemers.

'De sector en de minister van Onderwijs hebben onvoldoende vertrouwen in onze eerlijkheid bij de beoordeling van de leerlingen. Die moeten na de opleiding nog minimum 24 maanden varen bij een bedrijf vooraleer zij een hoger brevet kunnen verwerven. Indien onze evaluatie niet juist was, heeft het bedrijf genoeg tijd om dit te corrigeren. Het nieuw brevettenbesluit is dus het antwoord op het tekort aan werknemers.'

Ik denk dat de vraag van de VLD over onze relatie met de VDAB met betrekking tot het organiseren van *deeltijds onderwijs* in de sector, een vergissing bevat. Dat valt immers onder de leerplicht en wordt enkel georganiseerd door het secundair onderwijs. Ik denk dat de vraag gaat over de *postsecundaire opleidingen*. In 1994 heeft de *minister van Onderwijs*, op basis van de opmerkingen van het *Rekenhof*, aan de zeevisserijschool meegedeeld dat er geen *decretale basis* was om het *onderwijs voor sociale promotie in de zeevisserij* te financieren. Voor bijkomende opleidingen moesten wij ons wenden tot de VDAB. Wij doen dit nu jaar na jaar. Elk jaar moeten wij de beslissing van het *beheerscomité* afwachten, de ene keer is de beslissing positief en krijgen wij geld voor een opleiding die dan al 4 maand afgelopen is. Een volgende maal, zoals dit jaar, wordt de opleiding afgekeurd en draait de *Provincie* dus voor de kosten op. Sedert 1994 hebben wij acht cursussen georganiseerd waarvan er vier door de VDAB gesubsidieerd zijn. Vorig jaar is de provincie voor 1 miljoen frank tussengekomen, voor dit jaar is 1,4 miljoen frank voorzien. Op dit ogenblik lopen een *cursus kandidaat-stuurman* en *kandidaat-motorist*, met een kostprijs van 700 000 frank. We pleiten er dan ook voor om binnen het FIVA de nodige middelen te voorzien om de opleidingen waar de zeevisserij nood aan heeft, te betalen. Door het nieuw brevettenbesluit verwerft wie nu afstudeert immers automatisch het brevet.

Ik wil nog even ingaan op de financiële aspecten van *GMDSS*, een nieuw communicatiesysteem dat op 1 februari 1999 operationeel moet zijn. Iedereen in de vloot moet opgeleid worden om het *GMDSS*-systeem te kunnen gebruiken. Een volledige opleiding duurt 120 uren. In Zeebrugge hebben we een *nautisch centrum*. Maar het onderwijs heeft niet kunnen participeren in de uitbouw van de

radiokamer. Een opleiding in een radiokamer kost per 6 cursisten 300 000 frank. Maar voor deze kost blijven de provinciale deuren dicht. Met de VDAB is de relatie zeer goed. Maar als het beheerscomité besluit een bepaalde opleiding niet te financieren, moeten we ons daarbij neerleggen.

Deeltijds onderwijs is verplicht voor jongeren die op 16 jaar de school verlaten. Het beslaat 240 uren over zeven tot tien weken en bestaat voor één derde uit algemene vakken en voor twee derden uit technische en praktische vakken, zowel *dek* als *motoren*. Dit is een zeer goed systeem.

Is het *FIVA* een goed instrument voor het visserijbeleid? Ik heb in de *Memorie van Toelichting* gelezen dat er voor jongeren een instapregeling moet voorzien worden, zodat ze op termijn een eigen vaartuig kunnen verwerven. De opleiding is onze zorg. Dankzij de fusie voelen we ons wat het secundair onderwijs betreft, voldoende gewapend. Het komt ons niet toe post-secundaire opleidingen te verstrekken.

Ik wil me niet uitspreken over de vraag of er voldoende *overlegorganen* zijn. Het is enkel mijn bekommernis om in de bestaande overlegorganen aanwezig te zijn. Ik wil over bepaalde zaken een advies kunnen uitbrengen, stemrecht hoeft niet altijd. We zijn vertegenwoordigd in de *Nationale Commissie voor Zeevisserij* en in het *Vlaams Visserijcomité*. Voor wat het VVC betreft ben ik blij dat aandacht wordt besteed aan een mogelijke verschuiving binnen de *5b*-programmering van financiële middelen van maatregel *a.4.3* naar *a.5.1*. We zullen proberen verschillende Europese fondsen aan te boren zodat de opleidingen niet volledig ten laste van de provincie West-Vlaanderen vallen. De provincie investeert nu twee maal zo veel in het PMI als de vroegere besturen in de zeevisserijscholen. Ik breng dan ook haar bekommernis ter zake over.

De voorzitter: We hebben de verschillende sectoren gehoord. Zijn er nog vragen?

Volkvertegenwoordiger Jean-Marie Bogaert: U had het over 300 000 frank om 6 cursisten op te leiden in het nieuwe communicatiesysteem. Wat betekent dat op jaarbasis? Graag had ik ook meer toelichting bij het cijfer van 700 000 frank dat u gaf.

Marc De Winter: Er zijn momenteel 12 leerlingen in het laatste jaar van de tweede en van de derde graad die de opleiding kunnen volgen. Wanneer we er van uitgaan dat we werken met gedetacheerde leerkrachten van het PMI, valt de loonkost weg en komen we aan 200 000 frank per zes leerlingen. De 700 000 frank is bedoeld voor de VDAB-opleiding voor mensen die het *brevet van schipper* willen halen, momenteel zijn dat er tien. De cursus duurt vier tot vijf maanden. Met de 700 000 frank betalen we de weddes en patronale bijdragen. Het provinciebestuur van West-Vlaanderen wil wel een financiële inspanning blijven doen, maar dan mag de cursus niet voor twee of drie leerlingen worden ingericht. Er moet worden gewacht tot er een groep van 10 leerlingen is, tenzij er een instrument komt om het provinciebestuur te ondersteunen.

Ik formuleerde het in mijn *beleidsnota voor de bestendige deputatie*. Ik zou heel graag de financiële middelen voor het secundair onderwijs gebruiken. De fusie die in Vlaande-

ren in 1995 werd doorgevoerd, werd in Nederland al in 1975 gerealiseerd. Onze financiële achterstand bedraagt 50 miljoen frank, onze technische achterstand is vijf jaar. In Nederland werkt men met simulatoren die elk drie miljoen frank kosten. Wij werken nog met bordes en maquettes. Voor ons zou het goedkoper zijn om voor de GMDSS-opleiding naar Nederland te gaan.

Volkvertegenwoordiger Jean-Marie Bogaert: Wat bedoelt de heer *Van Quathem* met de dreiging van de federale fiscus, Als ik het goed begrepen heb gaat het over opbrengsten uit sloping die opnieuw werden geïnvesteerd en die door de fiscus als netto-opbrengst worden beschouwd en niet als investering?

Georges Van Quathem: Dat klopt. De vermoedelijke reden voor deze onrechtvaardige behandeling is dat de binnenvaart anders op dezelfde wijze zou moeten worden behandeld. Dit is budgettair blijkbaar niet mogelijk.

Bogaert: *Mevrouw Van Dromme* drukte haar vrees uit voor manipulatie. Wat bedoelt zij daarmee?

Christa Van Dromme: We werden nergens bij betrokken. Ik vertegenwoordig onafhankelijke rederijen. Ik vrees dat de uitvoeringsbesluiten zo zullen geformuleerd worden dat we niet in dezelfde mate van de maatregelen zullen kunnen genieten. Voor nieuwbouw zullen we afhankelijk zijn van kapitaalcrachten.

Volkvertegenwoordiger Paul Deprez: Hebt u daarvoor concrete aanwijzingen?

Christa Van Dromme: We hebben de uitvoeringsbesluiten pas gekregen. Onze juridische raadgever bestudeert ze momenteel. Verder beraad zal nodig zijn. Er zijn nog geen concrete aanduidingen, maar wij zijn pas op het allerlaatste moment bij de uitvoeringsbesluiten betrokken.

Volkvertegenwoordiger Freddy De Vilder: Bent u nooit door het kabinet benaderd?

Christa Van Dromme: We hebben ons zelf tot het kabinet gericht, maar er werd nooit op onze vraag ingegaan.

Volkvertegenwoordiger Jos Stassen: Is het mogelijk dat ook wij de uitvoeringsbesluiten krijgen?

De voorzitter: We willen aan deze problematiek een ganse dag besteden op 27 maart 1997. We zullen de minister om een toelichting vragen bij de uitvoeringsbesluiten. Zo kunnen we nagaan of de nu verwoorde problemen door de uitvoeringsbesluiten worden opgevangen. Op 27 maart zullen we eerst de nu gemaakte opmerkingen opnieuw aan bod laten komen, dan is er tijd voor het antwoord van de minister, vervolgens kunnen we verder gaan met de besluitvorming in verband met het decreet en is er tijd voor stemmingen.

Manu Desutter: Zal het ontwerp van decreet dan pas in de tweede helft van april worden goedgekeurd?

De voorzitter: Dat klopt

Volkvertegenwoordiger Freddy De Vilder: Van de acht georganiseerde cursussen, worden er slechts vier door de VDAB gefinancierd. Is er te weinig geld of zijn er te

weinig cursisten? Hoe zit het met het probleem van het schippersbrevet: over hoeveel jaren en over hoeveel mensen gaat het? Hoeveel leerkrachten zijn er nodig voor de 90 leerlingen in het *Maritiem Instituut*?

Marc De Winter: Over de financiering van de opleidingen wordt beslist door het beheerscomité van de VDAB. Het *subregionaal tewerkstellingscomité* beoordeelt uiteraard nog andere projecten en legt zelf de accenten.

In het kader van de fusie-inspanningen over de drie netten heen, hebben we in een overgangsfase recht op twee vestigingsplaatsen: één in Oostende en één in Knokke-Heist. Er gaan stemmen op om te evolueren naar slechts één vestigingsplaats. Ik heb erop aangedrongen een beslissing ter zake uit te stellen tot het jaar 2000.

In het kader van de fusie-inspanningen over de drie netten heen, hebben we in een overgangsfase recht op twee vestigingsplaatsen: één in Oostende en één in Knokke-Heist. Er gaan stemmen op om te evolueren naar slechts één vestigingsplaats. Ik heb erop aangedrongen een beslissing ter zake uit te stellen tot het jaar 2000. In totaal zijn er veertig leerkrachten, inclusief zij die werken in de maritieme opleidingen.

Freddy De Vilder: U heeft nog niet op mijn tweede vraag geantwoord.

Marc De Winter: Het aantal mensen dat een opleiding zal volgen om alsnog het brevet te bekomen, is moeilijk in te schatten. Sommigen beseffen nu pas dat ze de boot hebben gemist. Dit jaar gaat het om tien personen: uiteindelijk moet dit verschijnsel verdwijnen. Feit is dat wie een brevet wil, dat ook het liefst zo snel mogelijk wil behalen.

Volkvertegenwoordiger Christian Ver-

ougstraete: De heer *Van Quathem* zegt dat er voor nieuwe schepen geen problemen zijn met de bemanning. Ik meen dat er wel degelijk problemen bestaan. Is er een aangepast systeem voor arbeidsovereenkomsten en voor een pensioenregeling? Is de sector van plan maatregelen in die richting te nemen?

Georges Van Quathem: Nieuwe schepen bieden een goede accommodatie en betere werkomstandigheden. Deze schepen hebben dan ook weinig moeilijkheden om geschikt personeel te vinden. Een bepaalde categorie reders daarentegen heeft het erg moeilijk om personeel te vinden. Soms doen Belgische reders een beroep op een Nederlandse bemanning. Ik ben nog niet geconfronteerd met problemen over bijvoorbeeld arbeidsovereenkomsten: een en ander is statutair bepaald in de zeeliedenwet.

Christian Verougstraete: Er is dus geen aangepaste personeelsregeling nodig?

Georges Van Quathem: Dat klopt.

Manu Desutter: ik zou het niet zo categoriek stellen. Ongeveer 80 percent van onze vissers zijn nog heel jong, de kans dat zij heel hun leven als visser werken is heel klein. Het aantal vissers van meer dan 50 jaar is beperkt. De meesten vinden nu een andere job binnen de sector. Een vervroegd pensioen is volgens mij wel nodig. Dit is helaas een federale bevoegdheid en op dat niveau is nog geen hoorzitting georganiseerd.

De voorzitter: Ik wil de sprekers danken. Door hun uitleg hebben wij een beter zicht op de sector. Nogmaals dank en een behouden vaart.

Verlag: Freddy De Vilder

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



Een activist van Greenpeace springt op het vistuig van een Nederlands boomkorvaartuig. (foto Greenpeace Communications)

Greenpeace valt vissers aan

OM DE AANDACHT te richten op de Noordzeeministerconferentie die halverwege maart in het Noorse Bergen doorging, voerde Greenpeace vanaf 4 maart spectaculaire acties op zee uit. Dit keer richtte de voortvarende milieugroepering haar pijlen op Nederlandse kotters. De actievoerders hadden het meer bepaald gemunt op het gebruik van wekkerkettingen bij de boomkorvisserij. Deze wekkers 'doorploegen' de zeebodem om de platvis uit haar schuilplaats op te jagen. Het net dat daar onmiddellijk op volgt doet de rest.

Het is dat 'ploegen' dat Greenpeace liever niet ziet gebeuren. *'De vissers moeten vissen, en niet ploegen'*, zo wordt het daar kort en krachtig geformuleerd. Greenpeace wil dat boomkorvisserij met kettingmatten en wekkerkettingen op termijn geheel verdwijnt. In afwachting moet gezocht worden naar meer selectieve vismethoden.

OP DINSDAG 4 maart stevende het actieschip 'Greenpeace' af op een 30-tal vissende Nederlandse vaartuigen af. Vanaf dat schip werden vervolgens vier rubberboten in het water gelaten. Daarop bevonden zich goedgetrainde actievoerders die het de vissers behoorlijk lastig zouden maken. De vissers zagen met stijgende verbazing wat zich naast, voor en achter hen afspeelde: Reder Juri van den Berg (UK 61, UK 63, UK 243) zette het op de fax: *'Ze gingen aan de netten hangen. Later probeerden ze zelfs trossen in de schroeven van de schepen te krijgen. Met de kleine snelle rubberboten trokken ze trossen voor de schepen over. Bij een van de schepen lukte dit ook. Zo iets kan tientallen duizenden guldens schade tot gevolg hebben'*. De UK 63 kreeg zo'n Greenpeacetros in de schroef. Het ding moest er met duikers weer uitgehaald worden.

Er werd dan ook klacht neergelegd tegen Greenpeace Nederland. De advocaat stelt dat de milieuorganisatie door de actie doelbewust kotters en opvarenden in

DE STILLE KRACHT



De Mitsubishi scheepsdieselmotoren die Padmos levert vormen de betrouwbare basis voor optimale bedrijfszekerheid. Vooral, omdat Padmos de Mitsubishi topkwaliteit aanvalt 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

STELLEN-DAM:

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

BRUINISSE:

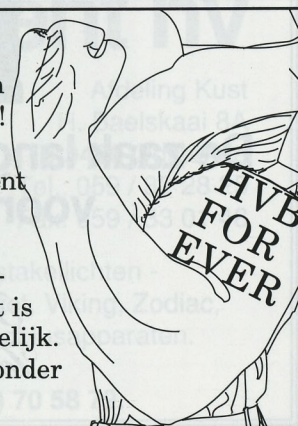
Havenkade 12, 4311 BA Bruinisse, Holland. Tel.: +31 111 481551. Fax: +31 111 481317.

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

gevaar gebracht heeft. Eén en ander kon niet beletten dat de acties ook de volgende dagen verder gezet worden. Een rechterlijke uitspraak in kort-geding kon de activisten al evenmin tot andere gedachten brengen. De rechter verbood *'Greenpeace Nederland om onmiddellijk na betekening van dit vonnis in de buurt van de door de eisers geëxploiteerde viskotters trossen, kabels of lijnen en / of andere voorwerpen in zee te gooien, zodanig dat daardoor gevaar bestaat dat deze in de schoeven van de kotters geraken, op straffe van verbeurte van een dwangsom van 100.000 gulden per overtreding.'*

Advokaat Hoekstra die door de rederijen ingehuurd was, mocht het een goed vonnis vinden, na de uitspraak ging Greenpeace gewoon door. De Helderse schipper Rick Zijlstra geloofde zijn ogen niet. Aan het Nederlandse weekblad Visserijnieuws verklaarde hij: *'Het was bij de beesten af. Ze sprongen vanuit drie bootjes zo op het net, tussen de wekkers, op de slede en met boeien voor de kop van de kotter. Dan kijk je toch uit, want het zijn wel mensenlevens'*. Niet alleen de Nederlandse vissers kregen met de activisten van de 'Greenpeace' af te rekenen. In het weekend van 8 maart koerste het actieschip met 25 man aan boord naar de Engelse kust om daar verder te protesteren tegen de boomkorvisserij. Onderweg werd ook een Noors boomkorvaartuig lastig gevallen. Dinsdag 11 maart wendde het schip dan uiteindelijk de steven naar Bergen. Daar ging immers op donderdag 13 maart de bewuste Noordzeeconferentie van start. (fv)

Deze man overdrijft!
Een jaar-abonnement op HVB nemen daarentegen... dat is maar redelijk.
(Zie p. 3 onder colofon)



Een standpunt

Greenpeace vergroot het probleem!

WIE DENKT DAT de vissers Greenpeace nodig hebben om te beseffen wat er in de visserij verkeerd gaat kijkt teveel naar de televisie... en spreekt te weinig met de vissers. De Vlaamse vissers trekken immers al meer dan honderd (!) jaar aan de alarmbel!

Alle milieuproblemen op zee zijn ontstaan doordat de menselijke bedrijvigheid er 'groot, groter, grootst' moet zijn om in deze economische 'rat race' te kunnen overleven. De machtigste supertanker vaart er naast het grootste boomkorvaartuig; de snelste ferry ontwijkt er net op tijd het grootste boorplatform. Die almaar voortschrijdende trend wordt door sommigen treffend in één woord samengevat: de spektakelmaatschappij. En Greenpeace... past daar perfect in! Haar acties moeten ook al 'groot, groter, grootst' zijn om de aandacht te trekken. In die zin kunnen we zelfs stellen dat Greenpeace het probleem alleen maar groter maakt door er haar eigen spektakel aan toe te voegen.

Er is nòg zo'n treffende overeenkomst. In 'de sector' — zoals de visserij hier vaak omschreven wordt — heerst hardnekkig de *misvatting* dat men het oplossen van de visserijproblemen maar moet overlaten aan de experts uit die sector. En wat zien we? Greenpeace is ook al zo'n organisatie van experts. Boomkorvaartuigen die met kettingen de zeebodem omploegen? Daar sturen wij toch even een commando goedgetrainde experts op af!

Groot, groter, grootst

De geschiedenis van de Belgische visserij is er een van het opdrijven van de productiviteit: invoeren van nieuwe technieken; uittesten van nieuwe (vis-)methodes; toepassen van nieuwe energiebronnen...

Motor van al die vernieuwingen was/is

de concurrentiestrijd. Door te investeren in vooruitgeschoven technieken nemen enkele reders en vissers een voorsprong op hun collega's. Per man halen ze dan immers méér uit de zee.

Telkens hebben de vissers echter tegelijk geconstateerd dat er aan dat opdrijven van de rendabiliteit een fatale keerzijde is. Hoe ze dat te weten kwamen? Wel, een eindje achter die vooruitstrevende visser, was een andere — een tragere, minder ondernemende... of gewoon armere — visser aan het werk. Hij haalde op zijn beurt het net op en zag dat daarin haast geen vis meer zat. Daar waar er vroeger vangst voor elke visser was, bleek er opeens alleen maar vis voor de 'hele rappe' meer te zijn!

Die 'hele rappe' moesten die technologie echter duur aankopen. Dus haalden ze niet alleen per dag veel meer uit het water, maar — om die technologie te kunnen (af)betalen — moesten ze daarbovenop ook nog eens veel meer dagen het zeegat intrekken.

Niet alleen het fenomeen van de overbevissing werd nu zichtbaar. Meteen zag men in dat de slinkende visvoorraad daarenboven aan steeds minder vaartuigen zou toekomen. Waarmee in heel de visserij een helse spiraal ingezet werd. Elk ging zich haasten om bij de winnaars te zijn: steeds méér, steeds verder, steeds vlugger! Groot, groter, grootst! Maar het was meteen duidelijk dat dit een afvalingskoers was, met vooral veel verliezers. (Moet het ons dan verwonderen dat de Vlaamse vissersvloot vandaag kleiner is dan ooit?)

De vissers wisten het dus meteen. Maar hielden ze vervolgens de kiezen niet op elkaar? Neen! De vissers beseften niet alleen ten volle wat ze zagen, ze lieten dat aan de maatschappij weten ook.

Laten we samen eens grasduinen in de Vlaamse visserijgeschiedenis. Lees hoe de vissers ons al méér dan honderd jaar op de overbevissing wijzen!

* We botsen bijvoorbeeld op de grote

vissersopstand (1887!) die in Oostende uitbrak naar aanleiding van een typisch geval van overbevissing. Nadat de plaatselijke vissers een aantal maanden na mekaar met slechte vangsten thuisgekomen waren, presenteerden zich in de vismijn grote Franse en Britse vaartuigen met goedgevulde ruimen. Daardoor zakten de marktprijzen in elkaar en zagen de Oostendse vissers hun toch al magere vangst aan veel te lage prijzen verkocht worden. De plaatselijke vissers stelden de grote buitenlandse aanvoer verantwoordelijk voor hun miserie. De Oostendenaars kwamen massaal in opstand. De revolte werd bloedig onderdrukt.

* De eerste grote *langdurige* crisis van overbevissing wordt al in 1889-1892 (!) geregistreerd: de Belgische treilers brengen in de vismijn steeds minder vis binnen; talrijk zijn de klachten van de kustvissers over de uitputting van de visgronden doordat de stoomtreilers op de Noordzee intensief in de weer zijn.

* De vissers slagen er uiteindelijk ook in deze problematiek aan de regering kenbaar te maken. Luister naar de ambtenaar De Zuttere die zijn minister al in 1909 (!) verwittigt: *'Sinds 1880, kammen duizenden stoomschepen onophoudelijk de Noordzee in alle richtingen uit. Dat gebeurt met enorme sleepnetten (...) Wanneer die stoomschepen een aantal keren over een visserij gaan dan mag deze als praktisch leeg beschouwd worden. Wanneer diezelfde operatie zich steeds herhaalt dan mogen we aannemen dat deze visgronden uiterst verarmd zijn'*.

* Citeren we tenslotte ook uit een visserijrapport van een Duitse attaché bij het gezantschap in Brussel: *'De vangst voltrekt zich grotendeels met een boomnet. Er wordt geklaagd dat op die manier zoveel kleine vis gevangen wordt dat de visvangst hierdoor benadeeld wordt...'* Deze tekst werd opgemaakt in 1911!

Neen, als het op zee mis gaat, dan komt het niet doordat de vissers jullie niet zouden verwittigd hebben! (fv)

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende — Bruggelaan 12, Bredene

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

De waarheid over de vissersvloot: nog slechts... 144 vaartuigen

De Belgische zeevisserijvloot was op 1 januari 1997 goed voor 144 vaartuigen of zes eenheden minder dan een jaar geleden. Dat blijkt uit de zopas samengestelde Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1997.

Het vlootvermogen bedraagt 85.816 pk (63.119 kW) en heeft een totale tonnemaat van 22.277 bt. Dat betekent dat het vermogen in vijf jaar tijd met 21 procent is afgenomen en de totale tonnemaat met 18 procent.

Dat de vissersgemeenschappen in alle Belgische havens door het fenomeen getroffen worden bewijst onderstaand overzicht.

Evolutie vermogen en tonnemaat:

01.01.97	85.816 pk	22.227 bt
01.01.96	88.696 pk	22.668 bt
01.01.95	93.476 pk	24.174 bt
01.01.94	95.030 pk	24.156 bt
01.01.93	100.491 pk	25.375 bt
01.01.92	108.446 pk	27.089 bt

Het aantal vaartuigen volgens de registratieplaats: Oostende - Zeebrugge - Blankenberge - Nieuwpoort

Jaar	1997	'96	'95	'94	'93	'92	'91	'90	'80	1975
O	42	42	47	45	48	57	57	60	64	88
Z	77	83	93	93	103	110	106	106	106	137
B	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4
N	23	23	24	22	23	30	33	34	32	39
Tot	144	150	166	170	182	205	201	205	205	268

SKB - Life Saving Equipment nv

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



Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B-8450 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. TEL.: (059) 70 58 79.



Vijf nieuwe vaartuigen in aanbouw

In de loop van dit of volgende jaar komen wellicht vijf nieuwe vaartuigen in de vaart. Het gaat om volgende eenheden:

- Z.525 voor de BVBA Rederij Coudekercke, Knokke-Heist (werf: De Graeve, Zeebrugge)
- Z.82 NAUTILUS voor BVBA Sint-Antoine, Brugge (werf: Scheepswerf van Zelzate)
- O.431 ROULETTE voor BVBA Caroline, Zeebrugge (werf: Zeebrugse Scheepswerven NV)
- Z.518 SNEKKAR voor NV Drakkar, Lissewege (werf: De Graeve, Zeebrugge)
- Z.35 ORA ET LABORA voor NV Jacobus, Zeebrugge (werf: De Graeve, Zeebrugge)
- O.211 CHRISTOPHE: er is sprake van een nieuwbouw voor de O.211 Christophe (bj 1971).



Vloot telt nog vijf houten vaartuigen

In de zeevisserijvloot zijn nog maar vijf (kust)vaartuigen met houten romp actief, allemaal vaartuigen ouder dan dertig jaar. Het gaat om:

O.116 Caroline	1961	17,00 m	193 pk
O.148 Snipe	1958	20,60 m	300 pk
O.225 Norman Kim	1957	20,60 m	250 pk
Z.580 Poseidon	1963	20,64 m	280 pk
Z.582 Asannat	1964	19,80 m	145 pk



Oudste vaartuig 67 jaar geleden gebouwd

Het oudste vaartuig van de vloot is 67 jaar geleden gebouwd. Het gaat om de O.23 Geoffrey William, een stalen vaartuig uit 1930. Het liep van stapel bij de Nederlandse werf De Dageraad in Woubrugge als SCH.38 en kwam pas in 1972 in handen van de Oostendse visser François Devey.

De tien oudste vaartuigen zijn:

O.23 Geoffrey William	1930	staal	20,14 m	300 pk
N.555 Valentino	1954	staal	16,60 m	150 pk
O.225 Norman Kim	1957	hout	20,60 m	250 pk
O.430 Bimin	1957	staal	19,62 m	250 pk



Het oudste Belgische vissersvaartuig. De O 23, gebouwd in 1930. (foto gw)

O.148 Snipe	1958	hout	20,60 m	300 pk
O.110 Jeaninne-Margaret	1959	staal	18,01 m	262 pk
N.88 Nova Cura	1961	staal	17,95 m	141 pk
O.116 Caroline	1961	hout	17,00 m	193 pk
Z.403 Stern	1961	staal	21,00 m	300 pk
Z.55 Goede Hoop	1962	staal	23,99 m	300 pk



Nog veertien plankenvissers

Het aantal plankenvissers is de laatste jaren fel geslonken. In 1990 waren er nog 40, op dit ogenblik nog slechts 14. Samen vertegenwoordigen ze 3.976 kW of 6,3 procent van het vlootvermogen. De gemiddelde ouderdom van de rompen bedraagt 25 jaar. De plankenvissers zijn:

O.154 Wilmar (1988)	Z.123 Eldorado (1964)
O.206 Krisjean-Henson (1969)	Z.198 Zeenimf (1967)
O.306 Cleaner (1968)	Z.279 Ramblers (1969)
O.316 Aegir (1987)	Z.307 Zeetrapper (1967)
O.349 Wilma (1989)	N.3 Patrick (1974)
O.369 Koningin der Engelen (1963)	N.563 Zee-Adelt (1964)
Z.14 Tornado (1973)	N.723 Pallieter (1969)



Scheldevisserstvoot: vijf vaartuigen

De Scheldevisserstvoot telt nog vijf vaartuigen. In 1990 waren er nog twaalf.

Vaartuigen die tot de oude buitengaatslijn mogen vissen (Schelde-estuarium):

BOU.7 De Enige Zonen (1986)	19,10 m	298 pk
BOU.24 Beatrix (1964)	19,04 m	275 pk

Vaartuigen die alleen binnengaats mogen vissen (tot de nieuwe buitengaatslijn):

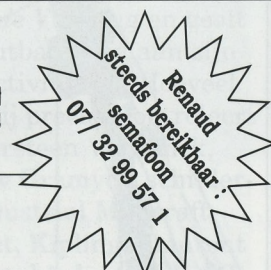
A.17 Snip (1930)	10,51 m	96 pk
A.149 Jim (1992)	13,70 m	155 pk
BOU.11 Exodus (1931)	18,62 m	240 pk



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

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;
- bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

HOOFDAANDEELHOUDSTER MARIE-JEANNE Becaus-Pieters heeft het vastgoed van de Zeebrugse Visveiling verkocht aan het Rotterdamse bedrijf Bontenbal Tapijt, een BV die niets met tapijten maar des te meer met vastgoedinvesteerdere te maken heeft. Na nog maar eens een verlieslatend jaar was de ZV een vennootschap met negatief bedrijfskapitaal geworden. Door een complex scenario uit te werken werd een faillissement voorkomen.

Onroerende goederen van de ZV bij Nederlandse vennootschap

SINDE DE PRIVATISERING van de Zeebrugse vismijn en de oprichting van de ZV in augustus 1987 hebben de aandeelhouders nog geen plezier beleefd aan hun investering. Om het oorspronkelijke kapitaal van 8 miljoen frank op te trekken tot 88.500.000 frank moesten de aandeelhouders reeds viermaal bijspringen. Het boekjaar 1995 werd afgesloten met een verliesaldo van 82.160.000 miljoen frank. Voor 1996 zijn nog geen winst/verliescijfers bekendgemaakt.

Vastgoed verkocht

De ZV heeft zwaar geïnvesteerd in de achterhaven. Marie-Jeanne Becaus kocht in 1988 de Texaco-gronden waarop in 1993 het vismijnpark tot stand kwam. De grond van het vismijngebouw maakt geen deel uit van de activa van de ZV. De grond is door de stad Brugge in erfpacht gegeven. De investering liep op tot 720 miljoen waarvoor een lening van 435 miljoen werd afgesloten met de ASLK.

Het hele project werd opgezet in betere visserijtijden. Tussen 1989 en 1995 is de aanvoerwaarde van de in Zeebrugge aangevoerde vis met 28 procent gedaald (van 1,83 tot 1,32 miljard). Door de combinatie van een zware leningslast en onrealistische verwachtingen verkeerde de ZV voortdurend in een crisissituatie. De ZV heeft nog tevergeefs beroep gedaan op een inbreng van Gimvindus en het Brugse stadsbestuur om het bedrijf in koers te houden.

Uiteindelijk namen Marie-Jeanne Becaus en haar echtgenoot ontslag als bestuurders van de ZV. De Antwerpse self-made ondernemer Tony Gram, met altijd al een oog

voor een opportuniteit, nam hun plaats (even) in. Gram? Gram is geen bekende Vlaming en geeft weinig richtbaarheid aan zijn zakelijke activiteiten. Hoeveel bedrijven hij precies controleert (o.a. Natuursteen Vlaminck, steigerbouw Gramyco, schilderwerken Industrial Mancraft, Isoconstruct, Kipling, Laurent David, Dispo-kleding Jackie'O, tapijtweverij Belgian Tufting Industry en Texam) is moeilijk uit te vissen evenals de rol die voor hem in het ZV-scenario was weggelegd. Feit is dat op de buitengewone aandeelhoudersvergadering van 26 februari opeens bleek dat *Bontenbal Tapijt* voor 99 procent eigenaar was van de ZV.

De vastgoedtransactie was duidelijk opgezet als ultiem reddingsmiddel. De Nederlandse groep Bontenbal Tapijt BV nam het vastgoed (gronden en gebouwen) van de ZV over. Voor de exploitatie van de vismijn werd een nieuwe vennootschap (kapitaal 50 miljoen) opgericht onder de benaming ... Zeebrugse Visveiling NV. Na overdracht van de aandelen van Marie-Jeanne Becaus (90 %) en van Marc Bekaert (9 %) aan



In 1992 (foto) werd er nog volop gebouwd aan het vastgoed van de nieuwe Zeebrugse Visveiling. Nog geen vijf jaar later werd datzelfde vastgoed al verkocht. (foto Henderyckx)

Bontebal Tapijt veranderde de naam van de ZV meteen in *European Fish Center (EFC)*. Bestuurders van EFC zijn Marc Bekaert, Simon Ruiter en PETrading & Consulting NV. De nieuwe ZV (99 % Marc Bekaert, 1 % PETrading) wordt geleid door hetzelfde trio. Marie-Jeanne Beaus heeft zich teruggetrokken uit de dagelijkse leiding van beide vennootschappen, maar is onrechtstreeks aanwezig in het EFC en de nieuwe ZV via PETrading waarin ze een mandaat vervult. PETrading is de nieuwe naam voor Permalite Europe, de holding van de familie Pieters en eigenaar van de failliete Algemene Ondernemingen Pieters-De Gelder (PDG). Mevrouw Beaus zal zich uitslui-

tend bezighouden met de internationale aspecten zoals de samenwerking tussen Zeebrugge en IJmuiden binnen de Europese Visveiling en de uitwerking van de *European Fish Auction* (samenwerkingsverband tussen Zeebrugge, IJmuiden, Den Helder, La Rochelle, Milford Haven e.a.).

Freddy Pollet

De nieuwe ontwikkeling stelt het recente ontslag van Freddy Pollet en de komst van de Nederlandse bestuurder Simon Ruiter in een ander daglicht. Er werden ook parallelle onderhandelingen gevoerd om de ZV uit de het slop te halen maar blijkbaar zonder resultaat. De kortsluiting tussen de ZV en Pollet kwam er toen bleek dat de overheidsholding Gimvindus niet te overtuigen was

om in het kapitaal te stappen, een herziening van de erfpacht-overeenkomst met de stad Brugge werd afgewezen en een schuldherschikking (494 miljoen frank financiële schulden) bij de ASLK niet slaagde. Een verbeterde balansstructuur was nochtans noodzakelijk om de vorming van een holding en kruisparticipatie met de BV Hollandse Visveiling IJmuiden tot stand te brengen. Sinds de ondertekening van het akkoord in december 1995 in Brussel stond die samenwerking nog geen stap verder. (gw)

**Vakantie
De burelen van HVB
zijn gesloten
tot 11 april.**

VAN 14 TOT 25 april wordt in Oostende, Bredene, Oudenburg en De Haan de 'Week van de Zee' georganiseerd. Fuiven worden afgewisseld met symposia, wandelingen met vergaderingen, ontspanning met ernst, tentoonstellingen met lezingen, activiteiten voor volwassenen met zeeklassen voor de jongeren, binnenkamersactiviteiten met openluchtgebeurtenissen...

Van 14 tot 25 april is er aan de middenkust **echt van *alles*** op, aan en rond de zee te doen. Wie daar ook *alles* over wil weten belt tijdens de kantooruren naar de inrichter, vzw Horizon, op telefoonnummer 059 / 32 21 83.

Daar ligt ook een programmaboekje voor u klaar. Wij vertellen u alvast *àlles* over het toneel dat er de ronde doet.

Toneel aan zee **Pretpark** **KustCenter**

HOE ZAL VLAANDEREN er binnen korte tijd uitzien? De Vlaamse filosoof Frans Aerts stelt zich daarbij het volgende voor: *'Oude steden zullen gerestaureerd zijn als kitsch-paradijzen voor dagjestoeristen, de zee is dan al lang een subtropisch zwembad, de hele kuststreek één groot pret-park. In de middeleeuwse kathedralen worden de eerste frisdrank-automaten geïnstalleerd.'* Flor Vandekerckhove probeerde het zich concreet voor te stellen en maakte er een toneelstuk

over. In zijn *Pretpark KustCenter* krijgt u een voorproefje van dat Vlaanderen 2002. Regisseur Rik Lamote zoekt acteurs tot ver achter de kustlijn om de teksten van Vandekerckhove tot leven te brengen. Er komen groepen kinderen aan te pas en voor de rest werden de figuranten gerecrueteerd uit veel verschillende gezelschappen. Het wordt een bonte bende daar op het toneel... maar ook 'de planken' zelf zijn weer eens niet wat men ervan zou verwachten.

HET EERSTE TONEELSTUK van Vandekerckhove had op de kaaïen — nog voor het gespeeld was — al het nodige stof doen opwaaien. Naar de klotten. Die naam alleen al! Inmiddels zijn we het gewoon geworden om zo'n zin op de affiche te zien staan. En dat er inmiddels ook een Nederlandse film in roulatie is die 'Naar de klote' heet zal niemand uit de Vlaamse visserij nog choqueren.

Maar sommige dingen blijven. Ook in zijn nieuwe stuk blijft Vandekerckhove kritiek spuien op de voortschrijdende commercialisering. Hoe meer de commercie het hele terrein inneemt, hoe meer de menselijke waardigheid in het consumentenhoekje gedruimd wordt, zo is zijn overtuiging. Dat kwam al tot uiting in 'Naar de Klotten': een eresaluut aan de vissers die de zee ingepalmd zien worden door

het zinloze maritieme vertier.

Positief denken

Met *Pretpark KustCenter* staan we weer aan wal. De schrijver neemt ons dit keer mee naar een schaars geworden stukje natuur-te-land. En omdat het zo schaars is, heeft de economie er (uiteraard) de hand op gelegd.

Een uiterst positief ingestelde organisator (prachtig vertolkt door **Michael Feyen**) die naar eigen zeggen heel proximus met zijn oma is, stelt het project voor. De gids Mieke (**Katrien Timmerman**, ook al in bijzonder goeie doen) leidt een groep natuurtoeristen doorheen het prachtige *Pretpark KustCenter*. Bij haar valt het op dat haar voet iets hoger staat dan haar hiel. Ongetwijfeld draagt zij Dinastatic Sandalen!

Uiteraard ontbreken onderweg de toeristische attracties niet. We maken stilaan kennis met een waar sprookjesland... dat evenwel

nog niet helemaal buigt naar de wetten van de sponsoring.

Gilbert Nierinck, nestor van het Oostendse toneel, voert samen met nog zo'n paar toneelfreaks onderweg een sprookje op dat niet helemaal volgens het boekje verloopt. Ook komen we te weten dat de fee (**Christine Pire**) en de prins niet het lange gelukkige leven leven dat wij droomden. En Flor zou Vandekerckhove niet zijn als er in het stuk geen plaats is voor de vissers. Alsof het allemaal nog niet genoeg is, worden de toeristen onderweg ook nog eens met een wolvengroep (gespeeld door kinderen van een school uit Oudenburg) geconfronteerd. Daaruit blijkt dat over Roodkapje — deze evergreen der pretparken — het laatste woord nog niet gezegd is, bijlange niet!

Planta

Over woorden gesproken: er is duidelijk iets aan de hand met het taalgebruik van 'de manager' en

* Mazout voor verwarming

* Gasoil en marine fuels

* Oliën en vetten

* Alle petroleumprodukten

NV NORTH SEA BUNKERS

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 9 — 8000 Brugge

Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax: 050 / 32 12 98

n.v. **NORTH
SEA
BUNKERS**
belgium





Mieke (Katrien Timmerman) is vol begrip voor de horeca: 'Toen we ons hotel openden wou ik dat alles perfect was'. Zo begint een ontroerende dialoog over was- producten en frisdranken al- lerhande. Ten slotte blijkt zij ook alles te weten over leningen om op vakantie te gaan.

'de gids Mieke'. **Regisseur Rik Lamote:** *'Toen ik het stuk voor het eerst las, viel ik achterover. Ik verwachtte een opvoering waarbij we de mensen op de mooie wonde- ren der natuur zouden wijzen. En wat zag ik? De hele natuur werd bewust van het toneel geveegd! Een gekunstelde manager voert onnatuurlijke dialogen met de al even gekunstelde gids Mieke. Het was zo choquerend dat sommige spelers zich gingen afvragen of we er toch geen stukje over het na- tuurschoon moesten bijschrijven. Want 'de week van de zee' wil de mensen toch kennis laten maken met de natuur! Maar wij begrepen al vlug dat het de schrijver om iets anders te doen is. Dit stuk is een regelrechte aanval op het specta- kel. Alleen is het zo dat het specta- kel zo alomtegenwoordig dat we er geen oog meer voor hebben'.*

De mensen moesten dus iets mee naar huis nemen waarover ze nog lang kunnen nadenken... wanneer ze — haha! — 's avonds naar de televisie kijken bijvoorbeeld. Neen, in de natuur van *Pretpark KustCenter* is geen plaats voor de

natuur, voor het natuurlijke. Alles moet er volgens de zoge- naamd ijzeren wetten van de rendabiliteit verlopen. Vandaar: zodra de gids Mieke tegen beter weten in toch iets over de natuur

wil zeggen, grijpt de manager kordaat in en roept: *'Als je de natuur erin proeft, dan is het Planta!'*. Weer een tevreden sponsor!

Reservatie noodzakelijk!

Pretpark KustCenter maakt een rondreis in de gemeenten Oostende, Bredene, Oudenburg en De Haan. In iedere gemeente zijn er drie voorstellingen per avond. (start om 19-20-21 uur). Kaarten voor het stuk kosten 200 frank. Kaartverkoop/reservatie kan bij Horizon-Educatief vzw, Fortstraat 128 te 8400 Oostende. Tel.: 059 / 32 21 83. tijdens de kantooruren. Reservatie is noodzakelijk.

* **Donderdag 17 april. Oudenburg.** Domein Hoge Dijken, Oude Bruggeweg 239 te Oudenburg, ter hoogte van het Bezoekerscentrum 'De Grote Zaagbek'. Start om 19-20-21 uur.

* **Vrijdag 18 april. De Haan.** Afspraak aan de staatsbossen, ter hoogte van het centrum Sparrenduin, Copmanlaan 2 te De Haan. Start om 19-20-21 uur.

* **Zaterdag 19 april. Bredene.** Afspraakplaats ter hoogte van het toerisme- kantoor Kapellestraat 78 te Bredene. Start om 19-20-21 uur.

* **Dinsdag 22 april. Oostende.** Afspraakplaats: openluchtcentrum 'Duin en Zee', Fortstraat 128 te Oostende. Start 19-20-21 uur.

* **Woensdag 23 april. Oudenburg.** Domein Hoge Dijken, Oude Bruggeweg 239 te Oudenburg, ter hoogte van het Bezoekerscentrum 'De Grote Zaagbek'. Start om 19-20-21 uur.

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

Eerste verkoop N.88 Nova Cura in Nieuwpoort



Het kustvaartuig Z.88 Nova Cura stond al enkele maanden te koop. Er werd ook in Nederland voor geadverteerd. Uiteindelijk is het garnaalvaartuig (terug) in Nieuwpoort beland. De N.88, nu eigendom van Katie Cauwenberghs en Maurice Lambrecht (BVBA Nova Cura), wordt bemand door schipper Alain Kiekens en motorist Peter Neut. De eerste verkoop vond plaats op maandag 10 maart in de vismijn van Nieuwpoort. Meter van het vaartuig is Colette Kiekens-Byloo, moeder van de schipper en uitbaatster van de 'Vishandel Colette' aan de Vaartstraat in Veurne, die het eerste koopje binnenhaalde. Het lot bevatte vier kilogram griet waarvoor de meter 794 frank per kilo neertelde. De N.88 werd gebouwd in Friesland 1961 en draait nog steeds met de bijna 36 jaar oude driecylinder Stork Ricardo-diesel. Het vaartuig ging op 16 juli 1961 te water als HA 82 Jacob Douwe. Petrus Rammeloo bracht het vaartuig in 1973 naar Zeebrugge. Een paar jaar later werd het schip eigendom van de Nieuwpoortse reder Michel Vercoutter en Arnel Vanthuynne en kwam in 1988 volledig in handen van Arnel Vanthuynne-Paye. In september '89 verhuisde de Nova Cura opnieuw naar Zeebrugge om tien jaar later terug in Nieuwpoort op te duiken. (gw)

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

BLANKENBERGE

Scheepsmodellen

Als aanloop naar de jaarlijkse Folkloristische Havenfeesten is er de unieke Tentoonstelling *Blankenberse Scheepsmodellen*. Deze gaat door van donderdag 17 april tot dinsdag 29 april in het 'Oud Stadhuis' van Blankenberge gelegen in de Kerkstraat. Het betreft een expositie waar alle Blankenberse modelbouwers aan meewerken. Alle scheepsmodellen hebben een relatie met Blankenberge, ze hebben op Blankenberge gevaren en hebben een Blankenberse reder.

Centraal staat uiteraard de Blankenberse *schuute*, een oeroud model door de Oostendenaars smalend 'Padde' genoemd omdat het als het ware over de golven kroop. Gezien Blankenberge destijds niet over een haven beschikte kwamen deze platbodems aan op het strand. Naast deze modellen zijn er nog tientallen andere sloepen, kotters en schovers te bekijken.

Er zijn modellen te zien van modelbouwers Georges De Ruyter, Mark Vandewalle, Jan Vandamme, Albert Van Wulpen, Hector Vandenheede, Maurice Marannes, Alexander Ketels, Leon Cockuyt, Marcel Ponjaert en Peter Sabbe. De tentoonstelling wordt georganiseerd door de *Cultuurdienst* van Blankenberge in samenwerking met het *Handelaarsverbond van Haven en Gebuurte*. (ps)

Wisseltrofee Zeegenootschap voor wijlen Staf Versluys

Op zondag 23 maart reikte het Blankenberse 'Zeegenootschap' naar jaarlijkse gewoonte haar wisseltrofee uit. De prijs gaat telkenmale naar een persoon of organisatie die in moeilijke omstandigheden hulp aan zeevarenden verleend heeft.

Dit jaar werd de wisseltrofee posthuum toegekend aan wijlen Staf Versluys, de wereldberoemde Bredense zeiler. Volgens de organisatoren komt deze eer Staf toe 'niet alleen wegens zijn zeilerskwaliteiten en -prestaties maar ook wegens het feit dat hij vele malen assistentie en hulp verleende op zee. Denken we bijvoorbeeld aan de redding van twee vissers van Alderney in juli 1985 met de *Rucanor Tristar* en later in de *Whitbread Race 1985-1986* zijn veelvoudige assistentie aan de 'Belgium'.

Brieven

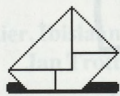
Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3). Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd.

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

Visrokerij Alloo: omzet 261 miljoen

In ons overzicht van de visbedrijven in ons vorig nummer publiceerden wij een omzet van 51 miljoen voor de NV Brugse Visrokerij R. Alloo-Van de Capelle in 1995 (bron: Trends Top 30.000).

Franky Alloo deelde ons mee dat dit een foutief gegeven is. Volgens de jaarrekening van het Brugse bedrijf lag de omzet op 261 miljoen en de toegevoegde waarde op 52 miljoen. Het exploitatieresultaat bedroeg 11 miljoen, de nettowinst 5 miljoen en cash flow 14 miljoen. De visrokerij heeft 30 mensen in dienst.



Engelse visbenamingen: what's in a name?

Onlangs verscheen in HVB een lijst met Engelse visbenamingen betreffende KB 22 mei 1996. Ik vind het een prachtig initiatief, maar bij sommige vertalingen heb ik vragen of er geen betere naam kon gekozen worden en... of de naam wel juist is. Bij sommige namen worden in uw lijst synoniemen gegeven, bij andere dan weer niet. Synoniemen kunnen weliswaar voor meer duidelijkheid zorgen maar ze kunnen de verwarring ook groter maken, want

dikwijls zijn er teveel synoniemen. Bij *Spinkrab Maja spp.* zien we de naam *Sea spider* met als synoniem *Spiny* of *Spinous spider crab* of *Thornback crab*. Misschien was één naam zoals *Spiny crab* voldoende geweest. Want voor *Maja Squinado* zijn nog andere synoniemen bekend zoals *Thornback spider crab*, *Horrid crab*, *King crab*, *Corwich*.

Bij *Zandhaai Mustelus spp.* zien we *Starry smooth hound*, deze naam wordt gebruikt bij de soort *Mustelus asterias* en voor de soort *Mustelus mustelus* is de naam *Smooth hound* gekend en beiden behoren tot de familie der *Smooth hounds*, dus *Starry* is er hier niet op zijn plaats.

Bij *Tandbrasem Dentex spp.* zien we *Dog's teeth* staan. Als we het vertaalwerk *Multilingual Illustrated Dictionary of Aquatic Animals and Plants* van de Commissie der Europese Gemeenschappen raadplegen zien we onder nrs 762 tot en met 768 zeven *Dentex* soorten, slechts nr 765 *Dentex dentex* draagt de naam *dog's tooth bream*. Maar alle andere soorten hebben Engelse namen in betrekking met *Dentex*, waarom dan niet voor de Engelse naam *Dentex* kiezen bij *Dentex spp.*

Bij *Roze zeebrasem Pagellus bogaraveo* vermeldt u *Rose seabream*, maar in mijn geraadpleegde werken vind ik de naam *Red seabream*. Daarentegen vermeldt u deze naam bij *Rode zeebrasem Pagellus coupei*, maar deze soort wordt dan gewoonlijk *Red pandora* genoemd.

Bij *Zeebaars* zie ik waarschijnlijk een typefout *Brass* i.p.v. *Bass*. Bij de *Harder Mugilidae* vermeldt u *Mullet* evenals bij de *Zeebarbeel Mullidae* (en niet *Millidae*), dat brengt alleszins verwarring, betere ware het geweest om de *Harder Grey mullet* te noemen en *Red mullet* voor de *Zeebarbeel*. Bij *horsmakreel Trachurus spp.* zie ik niet het synoniem *Horse mackerel*.

Bij *wijting* zien we naast de naam *Whiting* het synoniem *Poutassou*, maar dat is de Engelse naam voor de *Blauwe wijting* die in uw lijst

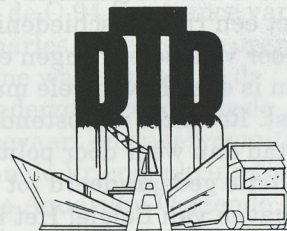
Couch's whiting wordt genoemd. Bij *koolvis* vind ik de naam *Black pollack* beter gekozen dan *Pollack* en als synoniem kon de naam *Saithe* gebruikt worden.

Misschien ware het eens goed om alle vertaalde namen nog eens grondig na te zien, zodat de gebruiker van uw lijst met zekerheid een naam kan gebruiken dat niet vatbaar is voor twijfel

Met vriendelijke groeten

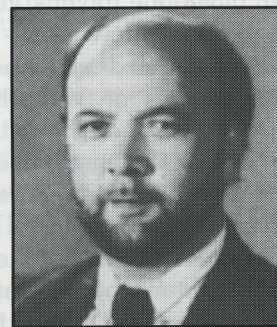
E. Eneman, Oostende

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



Secretaris

Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE
Jules Pourquaetstraat 27
Oostende

Tel: 059 / 70 27 41
Fax: 059 / 70 51 33

BRUGGE
Kustlaan 176
Zeebrugge
Tel: 050 / 54 47 15
Fax: 050 / 54 42 53



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.



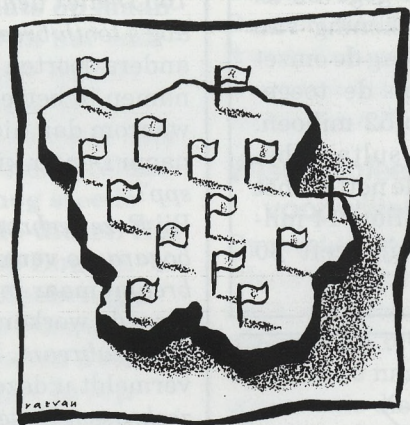
Rotterdamse de Bruin slaat weer toe te Oostende

Oostende is een Noordzeehavenstad met een rijke geschiedenis. Maar door vele belegeringen en oorlogen is deze haven vele malen verwoest. Recenter is Oostende als havenstad dan weer door politieke manipulatie gedegradeerd tot vierde haven van België! Het is nu 1997 en er rest Oostende nog maar weinig tijd het tij te keren, weer een bloeiende havenstad te worden en tevens de visserij- en scheepvaartgeschiedenis van deze stad veilig te stellen... door dit onder te brengen in een groot Visserij- en Scheepvaartmuseum. De 0.129 'Amandine', de laatste IJslanadvarder, moet zo snel mogelijk gerestaureerd worden. De Oostendenaar moet er trots op zijn zo'n vissersschip te bezitten! De 'site' in en rond het 'Vlotdok en Houtdok' is volgens mij nog steeds de ideale plaats voor het vestigen van zo'n museum. Met de prachtige Tettebruggen, de unieke Demeysluizen, de even mooie als unieke draaibruggen is dit een rijk geheel. Vergeet ook niet de Stapelhuizen, uitermate geschikt om er het binnenmuseum te vestigen.

Al vele malen ben ik met vrienden uit Nederland naar Oostende gekomen en heb hen deze omgeving getoond. Dolenhousiast waren zij. Altijd krijg ik dan te horen dat de haven van Oostende grote troeven in huis heeft en men vindt het dan ook steeds vreemd

dat deze niet ten volle worden benut!
Het gehele gebied rond de Demey-sluizen zou geklasseerd moeten worden. Deze klassering zou de Tettebrug, de Demey-sluizen, de twee draaibruggen, de stapelhuizen, het Vlotdok, gedeelte Houtdok, oude kraan + rails... moeten omvatten.
De oostkant van het Vlotdok zou men kunnen inrichten als jachthaven. De westkant in zijn geheel moet een museumfunctie krijgen. In het Houtdok zou men een scheepswerfje kunnen inrichten waar men reparaties aan schepen voor het museum kan verrichten en tevens kleine vissersboten kan onderhouden, dit alles gedeeltelijk toegankelijk voor bezoekers. Uit ervaring weet ik dat hier grote belangstelling voor bestaat!
Tevens is dit een garantie dat oude ambachten en methoden voor de bouw en reparatie aan oude schepen behouden blijft!
De stapelhuizen zou men onderling moeten verbinden met een

overdekte loopbrug. Een binnenmuseum, waar men scheepsmodellen, gereedschappen, oude kaarten... kan bewonderen. De vissersbibliotheek zou ook in dit geheel moeten worden ondergebracht met een groot lokaal waar de vissers en bezoekers elkaar kunnen ontmoeten. (ruimte voor een visserijarchief).
De vestiging ligt vlakbij het station en aanlegsteigers van de ferry-boten. Met enige voorzieningen kan men de toerist een prachtige wandeling aanbieden en gelijk een blik gunnen op het hart van de haven! Ik bedoel de kade achter de perrons van de treinen. Géén enkele havenstad kan dit de toerist bieden, Oostende wel!
Vanaf de stationrestaurant zou men een verhoogde 'wandelpromenade' (denk aan Antwerpen) moeten bouwen. Deze 'promenade' zou dan aansluiting moeten krijgen aan de Demey-sluizen, van hier kan men dan het Visserij en Scheepvaart Museum ook bereiken. . De landingskaai zou een

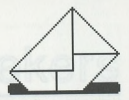


Met meer dan 900 kantoren

over het hele land zijn we zeker niet ver bij u uit de buurt.

Is de BBL daarom de voorkeurbank?





fantastische aanlegplaats kunnen worden voor Cruise-schepen . Als men dan ook de Hazegraswijk planmatig ontwikkelt kan men het toeristisch centrum prachtig uitbreiden tot aan de Demey-sluisen, vanwaar men het museum als het ware binnenvalt. Ook het mooie Maria Hendrika park zou dan meer ontsloten worden en door de toerist ontdekt! Verder moet er dan ook een verkeersvrije 'wandelcorridor' komen van / naar het oude centrum! Bijvoorbeeld door de Kapellestraat te verlengen tot aan het E. Feysplein. Dit kan men bereiken door ondertunneling van het autoverkeer aan beide zijden van de Kapellebrug, en door deze brug verkeersvrij te maken. De Mercator-jachthaven zou dan ook één groot wandelgebied worden. De wandelaar zal de Kapellestraat en de Graaf de Smet de Naeyerlaan 'visueel' als één lange wandelcorridor ervaren.

Het zal uiteraard veel geld kosten, maar op de lange duur komt

dit dubbel en dik terug.
Henk de Bruin, Rotterdam



Oostenderadio

Hierbij heb ik het genoegen u te kunnen mededelen dat de Radio Maritieme Diensten vanaf 01.04.1997 de tarieven voor de radiotelefoongesprekken via de kortegolf frequenties van het kuststation *Oostenderadio*, zullen verlagen.

De kosten voor het gebruik van het kuststation worden vermindert van 150 BEF/min. naar 120 BEF/min. (met een minimum van drie minuten). Zo betaalt u voor een gesprek van 3 minuten met België slechts 360 BEF i.p.v. 450 BEF. Dit is een besparing van 90 frank.

Voor een radiocommunicatie met het buitenland worden de telefoontarieven van het land van bestemming bij de prijs voor het

gebruik van het kuststation gevoegd. De voornoemde prijsverlaging kan echter wegens internationale afspraken niet worden toegepast wanneer de bestemming in het buitenland zelf de kosten voor de communicatie moet betalen (gesprek betaalbaar bij aankomst).

Roger Van Geert, Local Change
Manager Belgacom

□ In Oostende overleed op 10 maart kapitein ter visserij Louis Vanhove (66), echtgenoot van Valentine Vileyn. Louis Vanhove werd geboren op 14 augustus 1930 en was tot einde de jaren '70 schipper op de O.94 Espérance van Charles Seghers. De overledene was bijzitter in de Onderzoeksraad voor de Zeevaart en ondervoorzitter van de Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende. De uitvaart greep plaats op 15 maart in de Sint-Antoniuskerk op de Oostendse Vuurtorenwijk.

□ Op 16 maart overleed de 75-jarige viskoper Gustaaf Pitteljon, weduenaar van Maria Van Den Broeck. Gustaaf werd geboren op 12 april 1921 in Bredene en op 21 maart ten grave gedragen in zijn geboorteplaats.

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

Zaakvoerders:

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

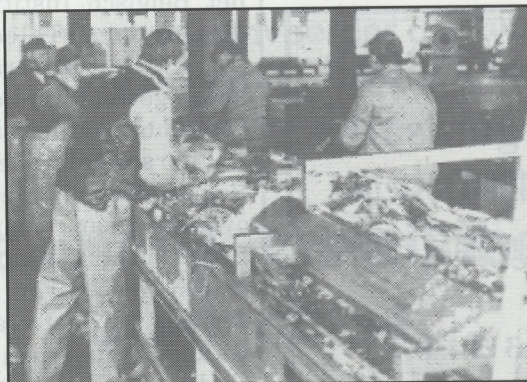
André Baert - Van Waes, J. Peurquetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.

Ploegbazen - sorteerders:

Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene. Tel.: (059) 32 49 00 // GSM 075 34 18 18

Jan Trotteyn, Nieuwe Steenweg 71, 8377 Zuienkerke.

Tel.: 050/42 43 67 // GSM 075 83 19 75



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.



SMEDERIJ

Jules St. Martin

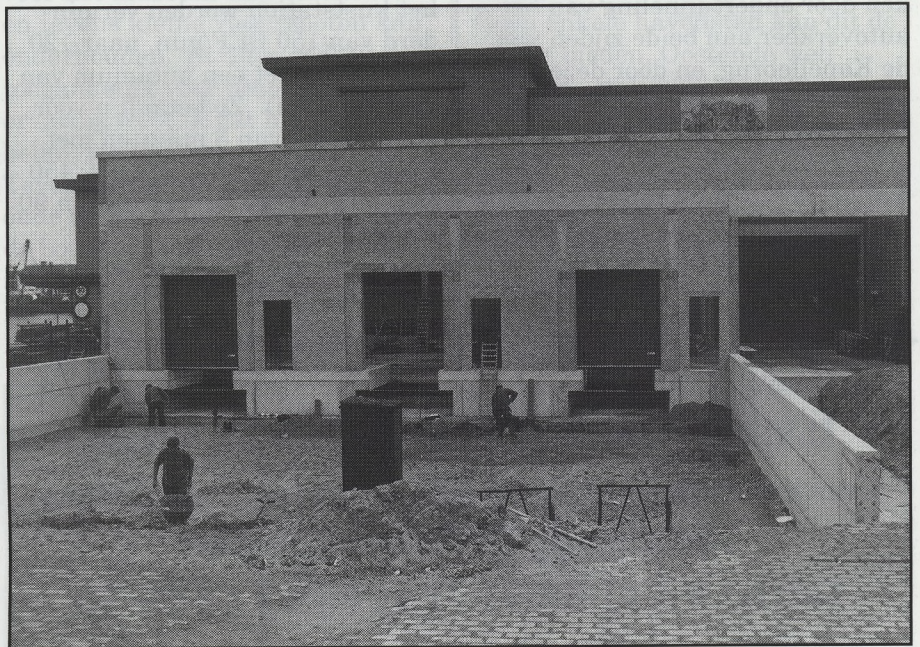
Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende — Tel.: 059 / 32 25 23

Zetel: Schelpenlaan 12 te Bredene — Tel.: 059 / 32 17 69

Laad- en loskaai aan Oostendse vismijn

Foto hiernaast: In het kader van de vierde (en laatste) fase van de renovatie van de Oostendse vismijn, kostprijs 55 miljoen frank, worden nieuwe lokalen voor de inspectiepost van het Instituut voor Veterinaire Keuring (IVK) ingericht. De werken worden uitgevoerd door de firma D'Hooghe Algemene Onderneming NV uit Veurne die ook instaat voor het bouwen van een laad- en loskaai aan het Schutsluisplein (foto) en de renovatie van de gevels van het Bestuursgebouw (29 miljoen frank). De vierde fase omvat ook nog het heraanleggen van het Schutsluisplein en de Kantinesstraat met inbegrip van rioleeringswerken (25,3 miljoen frank) door de firma De Debrabandere Wegenbouw NV eveneens uit Veurne en de plaatsing van verlichting langs de overdekte rijweg (756.000 fr.).
(Foto gw)

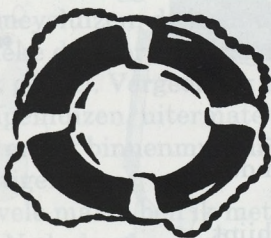


OOSTENDE

Personeel Radio Oostende naar BIPT

De overplaatsing van personeel van de Radio Maritieme Diensten

(RMD), destijds hardnekkig ontkend (*), maakt deel uit van de herstructurering bij Belgacom. Nu geraakte ook bekend dat 140 van de 157 werknemers van de RMD-diensten in Oostende, Oudenburg en Ruiselede kiezen voor een overstap naar het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT). De RMD'ers werd voor de keuze gesteld. Bij het BIPT behouden ze hun overheidsstatuut. Slechts 12 personeelsleden blijven bij Belgacom en vijf mensen maken de overstap naar Proximus. De overplaatsing van het personeel is een gevolg van de technische evolutie van het maritieme radioverkeer. Antwerpen-Radio is reeds sinds 1 januari 1996 uit de lucht. (gw)
(*zie HVB 6 okt 1995 'Oostende Radio in 2000 gedooft?')



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

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

Verheye Joël
n.v.



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



Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

GRATIS adverteren in Het Visserijblad

Visser, sportvisser, kapitein, marineofficieren, walkapitein, reders, yachtsmen, vishandelaars, -lossers, dekzwabbers, diepzeeduikers, visrestaurateurs, strandjutters, nettenbreiers... of anders gezegd: elke die iets met de zee te maken heeft en die... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen dat ook al met de zee te maken heeft; bijvoorbeeld: wie hopeloos op zoek is naar een wisselstuk voor zijn motor, wie zijn complete vloot van de hand wil doen, wie een ijsfabriek zoekt om zijn koelkast draaiend te houden, wie de zeemeermin van zijn dromen zoekt... al deze mensen mogen een gratis zoekertje plaatsen in HVB.

Zij dienen alleen maar de hieronderstaande rooster in te vullen. Indien ze daar alles in gezegd krijgen, dan is de advertentie volledig gratis. Als ze nog meer willen meedelen, dan moeten ze maar eens naar onze advertentietarieven informeren. Vul vandaag nog de strook in, één letter per vakje en één vakje tussen elk woord, knip het rooster uit en stuur het naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Vergeet je naam + adres niet te vermelden, vergeet a.u.b. ook niet om de postzegel op de omslag te plakken. Doe het vóór de 20ste van de maand en uw advertentie verschijnt gegarandeerd in de eerstkomende editie van HVB



Naam.....
Straat & nr
.....
postnr en gemeente
.....
tel.....

Bovenstaande gegevens worden niet gepubliceerd, alleen wat in de rooster staat verschijnt in de advertentie

Student R. Biebauw maakt LICENCIAATSTHESIS over de Oostendse 'bootjessjouwers'. Wie (om het even welke) informatie daarover (STUDIES, PUBLICATIES, AANTALLEN, GETUIGENISSEN...) heeft kan schrijven naar Biebauw, D. Van Monckhovenstraat 93 te 9000 Gent. Tel.: 09 / 221 46 03.

POLYESTER VISBOOT te koop. Viksond. Lengte 10,6 m, breedte 4 m, diepte 1,70 m. 120 pk Ford. Radar. VHF. Dieptemeter. Tel.: 059 / 50 03 21.

STEVIGE BOOT te koop. Vlet 7 m. 2.3 d 85 MAN 19 pk t: 3000. Intercooler. Tel.: 050 / 42 68 03.

LIJNVISSERSBOOT in polyester te koop. 7,50 m x 2,50 m. Compleet in orde. Volvo TDI 130 pk. Tel.: 057 / 46 86 89.

SCHEEPSVERVEN te koop. Rode meni, epoxyteer, zink- en loodverf enzovoort aan lage prijzen. Tel.: 050 / 31 45 54.

KANTKRUISNET TE KOOP. Prijs 9.000 frank. 059 / 33 12 55.

MOTORSLOEP EX-BOU 157 te koop. 9,46 x 3,25 x 0,77 m. 108 pk Volvo PRM keerkoppeling. 5 slaappleatsen. Volledig uitgerust, zeer solide. Werfgebouwd. Geen kosten aan. 350.000 frank. Eventueel met Scheldenummer. Fax of tel.: 09 / 373 80 15.

STALEN CASCO te koop. Vis-of werkboot, nieuw in afbouw. 10 x 4 meter. Tel.: 03 / 771 45 98.

GROOT PAKHUIS te huur, gelegen Victorialaan Oostende. Z.w.: H. Baelskaai 16 te 8400 Oostende. Tel.: 059 / 32 13 34.

LISTER TE KOOP met keerkoppeling en reductie. 12 pk. Inlichten op tel.: 059 / 33 12

CAT MARINE POWER
HET VERMOGEN
ZONDER COMPROMIS
CATERPILLAR VERDELER IN BELGIË



TRECO
ENERGY SYSTEMS



(02) 689 22 94
Fax (02) 686 23 94
BRUSSESESTWG 340 3090 OVERIJSE

**AUTHORIZED
MARINE DEALERS**

LONGUEVILLE-MOTOREN N.V.
MEXICOLAAN 7 B-2030 ANTWERPEN
TEL 03/231 08 39
FAX 03/231 46 89

I.D.P.
OOSTENDE
TEL 059/32 18 64
FAX 059/32 08 13

CHANTIERS NAVALS
NAMECHE-SRILLES
TEL 085/82 69 10
FAX 085/82 73 60



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.

Stuurmachines, Roeren
Verstelbare schroeven
Boegschroeven
Waterpompen
Scheepskranen
Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
Waterbehandelingsinstallaties

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 04185 - 71200 Fax 04185 15790 Telex 50110



Jan Pellens over de samenwerking tussen Zeebrugge en Antwerpen

JAN PELLENS, TOPMAN van Hessenatie kwam enige tijd geleden al naar de kust om er te spreken voor de *Maritieme Media-vereniging Noordzee*. Thema: de samenwerking van de Antwerpse haven met Zeebrugge. En het is duidelijk: er waait een nieuwe wind ter zake. Het is het almaar groter worden van de containerschepen die aanleiding heeft gegeven tot de mentaliteitsverandering. Juul De Vocht noteerde voor HVB volgende woorden uit zijn mond.

Containervrachten van 4.000 TUE worden in de toekomst voorbijgestreefd door schepen met een capaciteit van 6.000 TEU en nog verder in de toekomst wordt 8.000 TEU een maritieme realiteit. Op de Schelde kan met dergelijke schepen nog gevaren worden, maar alleen onder welbepaalde voorwaarden, waarbij het getij zeker een rol zal spelen. Voor Zeebrugge is er echter altijd voldoende dieptegang. Mede hierdoor vormt deze kusthaven een alternatief voor Rotterdam.

Anderzijds blijven de rederijen hun rekeningtjes maken en daaruit blijkt dat aanlopen in Antwerpen nog altijd voordeliger is dan stoppen in Zeebrugge. Eén en ander heeft te maken met het hinterland van Zeebrugge. De ontsluiting van Zeebrugge via trein, vrachtwagens en binnenwaters is dringend aan investeringen en nieuwe realisaties toe.

Noorderkanaal

Het Noorderkanaal is een voorstel dat daarbij steeds weer opduikt. Vast tegenargument is dat er heel wat tegenstand zal komen uit de polderdorpen — een van de mooiste regio's in Europa — en dat de toeristische waarde van de oostkust een flinke knauw zal krijgen. Jan Pellens is zich daar van bewust en wijst op een direct haalbaar project voor containervervoer over het water. In de onmiddellijke toekomst zouden containervrachten langs de kust kunnen geslept worden en na de sluis van Hansweert in duwvaart

overgaan om zo het Rijnvaartverkeer te bereiken. Een laboratoriumstudie ter zake spitst zich vooral toe op het zoeken naar geschikte vaartuigen die de korte golfslag van de Noordzee kunnen weerstaan, ook in barre weersomstandigheden. Voor deze schepen denkt men aan een capaciteit van 200 TEU. De kostprijs van dergelijk vaartuig wordt geraamd op 180 miljoen. Er zouden er daarvan drie moeten komen. Men weet ook al dat Sea-Ro Terminals, Cobelfret en het Havenbestuur van Brugge belangstelling hebben waardoor er mogelijkheden komen tot samenwerking en spreiding van de financiering.

Hessenatie

Hessenatie had reeds in 1974 14% aandelen in Ferry Roats. In 1980 nam men 90% in het expeditiebedrijf Zeebrugge Shipping and Bunkering (ZBS) en Zeebrugge Transport (ZTR), de rest of 10% bleef in handen van het Brugse Havensbestuur, hetzelfde gebeurde met Combined Terminal Operators (CTO) in 1990. In 1996 zoekt men met 50% aandelen een samenwerking met Ferry Boats in de Ocean Containerterminal Hessenatie Zeebrugge (OCHZ) en in datzelfde jaar is Hessenatie ook aanwezig met 50% van de aandelen in Sea-Ro Terminals. Uit een en ander blijkt dat Hessenatie steeds baas wil blijven in eigen huis.

Met 2.566 personeelsleden heeft het bedrijf een behoorlijke personeelsbezetting. In 1966 werd door Hessennatie 3.897.403

ton ijzer en staal behandeld, 489.932 ton papier en karton 926.996 ton stukgoederen; 71.618 ton aan bulk; 18.883.496 ton aan containers; 994.403 ton aan auto's en traktoren of een totaal van 25.263.848 ton.

Andere cijfers die misschien meer tot de verbeelding spreken is dat het in werkelijkheid gaat over 1.219.687 containers, 407.647 auto's en 63.622 traktoren. (jd)

Volgende maand mag u in HVB alvast dát verwachten!

- * De beeldende kunsten van leraar scheepsmotoren Daniel Savens
- * Interview met oud-visser Leon Utterwulgh

Altijd maar beloven!



hét taxibedrijf voor de visserij

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene

32.08.08



Bredene

Oostende



Cobelfret wekelijks in Oostende



De Antwerpse rederij Cobelfret ziet het zitten in Oostende. Na een proefvaart met de ro-ro-ferry Cymbeline (147 m) op zaterdagavond 15 maart (foto), geladen met meer dan honderd trailers. Het moet zowat het grootste vrachtschip zijn dat ooit in Oostende binneliep. De volgende de week kwam het zusterschip Undin (147 m) met bijna evenveel opliggers aan de laad- en losbrug van Ostend Cargo and Handling Services (OCHS) die instaat voor de overslag. Na de twee geslaagde proefvaarten zal Cobelfret wekelijks instaan voor een transport uit *Sheersness* of *Purfleet*. De kans is groot dat er binnen afzienbare tijd een kleiner schip ingelegd wordt voor een *midweek*verbinding. Omdat de schepen moeten zwaaien in de havengeul ondervinden ze, net als de Sallyvrachtschip Eurotraveller (ex-Sally Sky), nogal wat hinder van de uitgediende RMT-ferry's. Bij iedere aankomst van een groot schip moesten de Prins Albert en de Princesse Marie-Christine verhaald worden. Zowel het Havenbedrijf als het Zeewezen willen alle RMT-schepen, dus ook de Prins Filip, weg (naar Zeebrugge?) omdat ze een optimale exploitatie van de haven verhinderen. Bij de RMT-liquidatiecel is er nogal wat weerstand voor die oplossing, ondermeer omdat de bewakers van de schepen dan ook moeten verhuizen. Zolang de schepen niet verkocht zijn blijven ze voor problemen zorgen. (foto gw)

Duurzaam beheer van de Noordzee

Op donderdag 27 februari werd aan boord van het oceanografisch onderzoeksschip 'Belgica' een onderzoeksprogramma over de Noordzee voorgesteld. Met het programma 'Duurzaam Beheer van de Noordzee' wil men fundamentele kennis opdoen van de structuur en de werking van het ecosysteem van de Noordzee. Over een periode van vijf jaar staat een budget van bijna 500 miljoen frank garant voor de tewerkstelling van veertig wetenschappers uit diverse disciplines.

Het programma past in het 'Plan tot Wetenschappelijke Ondersteuning van een Beleid gericht op Duurzame Ontwikkeling'. Sinds de jaren '70 vestigt de Milieucommissie van de Verenigde Naties de aandacht op de aanhoudende aantasting van het milieu en op de vermindering van de natuurlijke rijkdommen. In 1987 protesteerde ze, in het *Brundtland-rapport*, tegen het systematisch doorschuiven van de milieuaantasting naar de volgende generatie en toont ze aan dat de milieuproblemen onlosmakelijk verbonden zijn met deze van de economische ontwikkeling. Het 'Brundtland-rapport' pleit voor een nieuw type ontwikkeling, met name de 'duurzame ontwikkeling'. Dit is een 'ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder de toekomstige generaties het recht op hun behoeftenbevrediging te ontfangen'. De Conferentie van Rio van juni 1992 heeft aangetoond dat het noodzakelijk is dit concept te integreren in het milieu- en ontwikkelingsbeleid. Deze conferentie concludeert dat het begrip 'duurzame ontwikkeling' een enorm

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

aantal thema's omvat en dat het in de eerste plaats een vooruitstrevende boodschap van maatschappelijke rechtvaardigheid op wereldschaal inhoudt. Pleiten voor duurzame ontwikkeling is tenslotte pleiten voor een rechtvaardiger samenleving, alsook voor het duurzaam en billijk gebruik van het milieu en van de natuurlijke rijkdommen. Het betekent tevens strijden voor een nieuw sociaal contract op wereldschaal, het is duidelijk dat het begrip 'duurzame ontwikkeling' zijn volle betekenis krijgt in het kader van de Noord/ Zuid betrekkingen.

De uitbouw van dergelijk beleid vereist een geïntegreerde, maatschappelijke, economische en milieu-aanpak. Hiertoe moet het beleid van duurzame ontwikkeling steunen op doeltreffende wetenschappelijke structuren.

Het departement van Wetenschapsbeleid is verantwoordelijk voor de wetenschappelijke aspecten van de door België aangegane verplichtingen ter zake afgeproken op de Conferentie van Rio, in de Conventie over het Klimaat, de Conventie over de Biodiversiteit, het Verdrag over Antarctica. Wetenschappelijk ondersteuning situeert zich op meerdere vlakken; de klimaat- en milieuveranderingen, het duurzaam beheer van de Noordzee, Antarctica, de duurzame mobiliteit verbonden aan het transport van mensen en goederen, productnormen inzake levensmiddelen.

Het totaal budget voor de periode 1997-2002 bedraagt 2,880 miljard frank. Het in Zeebrugge voorgestelde onderzoeksprogramma vormt hiervan het luik 'Noordzee'.

Dit Noordzee-onderzoek bestaat uit een zestal gebieden, waarbij interdisciplinair onderzoek centraal staat. Men beoogt naast het fundamenteel onderzoek ook gerichte acties. Bij dit laatste wordt dan een specifiek probleem uitgediept.

Een voorbeeld hiervan; uit het fundamenteel onderzoek blijkt dat de opkomst van loodvrije benzine het loodgehalte in het Noordzeewater sterk deed dalen maar dat er in de plaats meer benzeen-verbindingen worden opgemeten. Gericht onderzoek moet nu nagaan wat het meest schadelijk is, lood of benzeen. De spreiding in de tijd van de zes deelgebieden van het onderzoek verloopt niet gelijkmatig. Zo start pas begin volgend jaar een onderzoek naar de sociaal-economische en juridische aspecten van het 'Duurzaam Beheer van de Noordzee'.

Een groot aantal Belgische universiteiten en wetenschappelijke onderzoekcentra verlenen hun medewerking aan dit ambitieus Noordzee-onderzoek. Voor het veldwerk wordt in belangrijke mate gebruik gemaakt van het onderzoekschip 'Belgica', eigendom van het ministerie van Wetenschapsbeleid en gerund door de Belgische Zeemacht.

Frank Neyts

Hoeveel kost een sigaar?

Waar gebeurde feiten vormen soms een betere basis voor een boek dan fictie.

Dat is alvast de mening van Peter Wood. In zijn *'The Price of a Cigar'* brengt hij een boeiend en leesbaar verhaal over een verarmde groep arbeiders in Londen die in 1889 een staking begonnen die de toenmalige Britse Regering bijna ten val bracht. *De London Dock Employers* verlaagden het loon van de havenarbeiders om zo de concurrentie met *Manchester* aan te gaan. Een ploeg van 20 dockers onder leiding van *Ben Tillett*, weigerde dit te aanvaarden en gaf de aanzet tot een staking, die al vlug de steun zou krijgen van een groot aantal andere sectoren van de Londense industrie. De staking was bovendien de aanzet tot de oprichting van de allereerste havenvakbond.

Het boek geeft de feiten weer en typeert de personages van allen die er een belangrijke rol in speelden. Zo is er *James Donnelly*, de Amerikaanse sociaal-bewogen journalist die de wantoestanden in de sloppen van de *East End* en de politieke intriges rond de staking bijna met de dood moet betalen. Maar er is ook de intellectuele *Eleanor Marx*, dochter van *Karl Marx*, die de stakingsbeweging in belangrijke mate hielp ondersteunen. Bovendien schetst *'The Price of a Cigar'* de sfeer bij en het doorzettingsvermogen van de eerste vakbondsleiders. *'The Price of a Cigar'* is een goed leesbaar, historisch verantwoorde weergave van een cruciaal moment in de sociale strijd van de arbeiders voor een betere en rechtvaardiger behandeling door de patroons.

'The Price of a Cigar' is een publicatie van *Anchor Books*, 54 Whiteadder Way, London E14 9UR, UK. Het boek (ISBN 0-9528816667-0-9) kost £9.95.

Hoeveel kost een oorlogsschip?

'British Warships and Auxiliaries', is de nieuwste uitgave van *Maritime Books*. In het boekwerkje geeft auteur *Mike Critchley* een actueel overzicht van de volledige vloot van de Britse Royal Navy. Naast de eigenlijke oorlogsvloot bespreekt het boekje ook alle schepen van de *Royal Fleet Auxiliary*, ofte RFA. Dat zijn een groot aantal bevoorradings- en steunschepen, bemand door burgers maar eigendom van en uitgebaat door het Britse

ministerie van Defentie. Door de volledigheid en de gedetailleerde bespreking geldt *'British Warships and Auxiliaries'* als de betrouwbare gids van de Britse Marine. Naast alle schepen, vliegdekschepen, atoom- en conventionele duikboten, fregatten, destroyers, mijnenbestrijdingsvaartuigen, patrouilleboten, en zoals gezegd alle bevoorradings- en steunschepen, zal de lezer ook de details vinden van alle vliegtuigen, helikopters en wapensystemen welke momenteel bij de Royal Navy in dienst zijn.

'British Warships and Auxiliaries' kost, exclusief verzendingskosten, £ 5.99 en is verkrijgbaar bij *Maritime Books*, Lodge Hill, Liskeard, Cornwall PL 14 4 EL, UK. Op dezelfde adres kan ook de uitgebreide lijst maritieme boeken verkregen worden die door Maritime Books worden verspreid.

Hoeveel kost een verzekering?

Bij de Noorse Verzekeringsmaatschappij GARD werden onlangs de eerste twee boeken uit een driedelige reeks voorgesteld. Alle drie geplande werken behandelen een verzekeringsgebonden maritiem onderwerp. Zo titelt het eerste lijvige boekwerk *'Gard Handbook on PII Insurance'*, een uitvoerige en diepgaande bespreking van het heel eigen systeem van onderlinge verzekeringen in de scheepvaart. Dit eerste deel telt 729 pagina's en moet de leek inzicht verschaffen in de ingewikkelde *Protection and Indemnity-problematiek*. Het tweede boek werd uitgebracht onder de titel *'Towards Safer Ships & Cleaner Seas, A handbook for modern tankship operations'*. Dit 559 pagina's tellende werk behandelt de modernste technieken en methodes uit de tankvaart. Met het boek wil GARD een bijdrage leveren tot het veiliger uitbaten van tankschepen. Later dit jaar volgt de uitgave van het derde en laatste boek uit de reeks. Nummer drie uit de trilogie krijgt als titel *'Handbook on Marine Pollution'*. Hierin wordt de internationale problematiek en regelgeving op dat vlak zeer gedetailleerd besproken.

Wie interesse heeft voor deze uiterst leerzame werken kan voor inlichtingen of bestelling terecht bij

Assuranceforeningen GARD, PO Box 1563 Myrene, 4801 Arendal, Norway. Het faxnummer van GARD is 00 47 370 24810.

Frank Neyts

Medewerking Commissie Visserij aan "Partenariat Casablanca '97"

De Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij verleent haar medewerking aan het project "Partenariat Casablanca 97" in Marokko. Dit evenement loopt op 26 en 27 mei in het *Casablanca International Exhibition Centre* en beoogt zakelijke contacten met Marokkaanse ondernemingen uit de visserijsector op basis van vooraf geprogrammeerde ontmoetingen. Het is de eerste keer dat een communautair Europartnerschap met de visserij buiten de Europese Unie wordt georganiseerd. In Marokko werden meer dan honderd betrouwbare bedrijven geselecteerd die op zoek zijn naar partners in de EU voor het opzetten van handels, industriële en financiële samenwerkingsprojecten. De bedrijfsprofielen en voorstellen werden gebundeld in een catalogus die kosteloos beschikbaar is voor de geïnteresseerden. Het evenement is een organisatie van de Federatie van Kamers van Koophandel van de EU in Marokko met de steun van de Europese Commissie en de Marokkaanse overheid. Meer inlichtingen op het secretariaat van de BRCV, dhr E. Jacobs, Blijde Inkomstlaan 17-21, 1040 Brussel, tel. 02-233.88.36, fax.: 02-233.89.12.

Van den Abeele in alliantie met visbedrijf De Schelde

Het Brugse visbedrijf *Van den Abeele NV (Appetit)* heeft het handelsfonds van sectorgenoot *De Schelde-De Zeebloem* uit Oudenaarde overgenomen. De alliantie moet het problematische Brugse visbedrijf aan volume helpen. Het productgamma van 'Appetit' is ontoereikend om het bedrijf op eigen kracht uit het moeras te halen.

In 1990 piekte Van den Abeele op een omzet van 873 miljoen en mikte tegen 1994 op een omzet van 1,3 miljard ... In 1995 was daar maar 539 miljoen van gerealiseerd. Het bedrijf zat ondertussen opgezaald met een gecumuleerd exploitatieverlies van 86 miljoen en een dalende tewerkstelling (van een honderdtal naar minder dan 70 arbeidskrachten in vijf jaar). Ook 1996 was geen winstgevend jaar. De overname van De Schelde-De Zeebloem per 1 april moet volgens meerderheidsaandeelhouder baron Dries Van den Abeele voor de ommekeer zorgen. De zusterbedrijven De Schelde (visverwerking) en De Zeebloem (visgroothandel) waren eigendom van de 67-jarige ondernemer Romain Moerman die al enige tijd naar een overnemer uitkeek omdat hij niet geneigd was om nog zware investeringen aan te gaan met het oog op een aanpassing aan de EU-normen. Van den Abeele en De Schelde produceren allebei gerookte, gemarineerde en diep-

gevroren visproducten. De Schelde haalde met 20 werknemers een omzet van 260 miljoen en produceert via een Nieuwpoorts visbedrijf voor o.m. de Makro. Vorig jaar fuseerden De Schelde en De Zeebloem tot de nieuwe vennootschap De Schelde-De Zeebloem met maatschappelijke zetel ten huize Van den Abeele aan de Pathoekeweg. Dries Van den Abeele en Filip Van Bosstraeten van Ovbobel Brugge (tussenpersoon in de pluimveehandel) tekenden voor het startkapitaal van 15 miljoen frank. Binnen de alliantie zal alle productie-activiteit in Brugge gebeuren. De Schelde-De Zeebloem blijft als handelsvennootschap en distributeur in Oudenaarde gevestigd. Dries Van den Abeele, telg van de vijfde generatie van het in 1860 opgerichte en ondertussen gedefamilializeerde familiebedrijf tracht met deze ingreep zijn noodlijdend bedrijf te reanimeren. (gw)

Visrokerij Seagull investeert 85 miljoen

Het Brugse visbedrijf *Seagull NV* trok enkele weken geleden naar een nieuw bedrijfspand aan de Gotevlietstraat (nabij Pathoekeweg) in Sint-Pieters-Brugge. De verhuis van het Industrieterein Blauwe Toren naar het nieuwe complex vergde een investering van 85 miljoen frank.

Seagull verwerkt gerookte en gefileerde haring en sprot en wenst het ook bij die twee producten te houden. Het bedrijf stelt 28 mensen tewerk en doet vaak beroep op enkele interim-arbeiderskrachten. Het bedrijf verwerkt jaarlijks meer dan 600 ton sprot en 400 ton haring en behaalde vorig jaar een omzet van 84 miljoen frank.

In augustus vorig jaar werd het bedrijf dat Paul Janssens in '87 overnam van de familie Seys-Verbeke uit Brugge overgenomen door de Kortrijkse zakenman Henri Verwee (ex-Unidis Roeselare) die de investering voor zijn rekening nam. In de nieuwe infrastructuur mikt hij op een jaaromzet van 100 miljoen.

Seafood Armato sponsort slalom team

De Nieuwpoortse vishandel *Seafood Armato* uit de Houtboeistraat (nabij Handelskaai) sponsort het *slalom team Armato*. De *drivers*, vishandelaar Tom Calcoen en automechanici Ivan De Zaeyer, kregen als wedstrijdwagen een Rover Mini met een 1275cc-motor, goed voor 125 Din pk. Het team wordt gecoacht door vader Arnel Calcoen en zal aan heel wat wedstrijden in Vlaanderen en Wallonië voor de slalomkampioenschappen deelnemen. (gw)

Z.279 Ramblers na 3 jaar weg bij Idp

In 1994 werd de plankenvisser Z.279 *Ramblers*, sinds eind '92 eigendom van de rederij BVBA Ramblers uit Knokke-Heist, grondig verbouwd en vier meter verlengd op de Oostendse scheepswerf *Industrielle des Pêcheries (IdP)*. Reder Frans Bonny investeerde 35 miljoen in de verbouwing. Toen de werken klaar waren en het vaartuig aan inspectie toe was ontstonden er betwistingen over de stabiliteit tussen de scheepswerf en de opdrachtgever. De zaak werd voor de rechtbank gebracht waardoor het vaartuig nu al drie jaar stilligt. De rechtbank stelde in oktober 1994 een scheepsbouwkundig ingenieur als gerechtsdeskundige aan die na twee jaar onderzoek zijn eindverslag indiende. De behandeling ten gronde werd voor januari aangekondigd, maar voor zover ons bekend is er nog geen definitieve uitspraak. Vorige maand verliet de Z.279 alvast de werf in Oostende en ligt momenteel in het nieuwe Visserijdok in Zeebrugge.

O.427 Marjon loopt vast in Nieuwpoort

In de ochtendmist die maandag 10 maart over de kust hing miste de O.427 Marjon de Nieuwpoortse havengeul en liep vast op het strand van Nieuwpoort-Bad. Bij opkomende tij geraakte het vissersvaartuig weer vlot en kon zonder averij de haven binnenlopen.

1.100 ton tong in twee maanden

De vismijnen hebben de voorbije weken behoorlijk meer besommingen gemaakt dan vorig jarig jaar.

De tongaanvoer voor januari-februari liep op tot 1.101 ton, waarvan 704 ton in januari en 401 ton in februari aangevoerd. De vangsten waren hoofdzakelijk afkomstig van westelijke wateren waar reeds een vangstbeperking gold van 300 kg per 24 uur. De quotacommissie heeft die hoeveelheid inmiddels nog teruggebracht (zie nieuwe quotamaatregelen op p. 39 in dit HVB).

Voor januari-februari werd 367 miljoen frank besomd. Het gemiddelde van de voorbije tien jaar ('87-'96) voor de eerste twee maanden bedroeg 187 miljoen frank of ongeveer de helft van de opbrengst van dit jaar.

In Nederland doet het fenomeen zich enkel in de Zeeuwse haven voor. Vooral Vlissingen kent de laatste weken hoge omzetten en topbesommingen. In het noorden van Nederland is dan weer geen sprake van grote tongaanlandingen. De Urkers concentreren zich momenteel vooral op schol en schar. (gw)

Nieuw secretariaat in Oostende geopend

20 jaar European Aquaculture Society

De raad van bestuur van de European Aquaculture Society (EAS) heeft de opening van het nieuw secretariaat in Oostende gekoppeld aan de viering van het 20-jarige bestaan van de instelling. Na enkele jaren afwezigheid vond de EAS een nieuw onderkomen in een vleugel van de vroegere Zeevaartschool aan de Slijkensesteenweg.

De EAS werd in Oostende opgericht op 30 april 1976 als internationale vereniging die meer dan 600 leden uit 58 landen telt.



Mevrouw dr. ir. Jaspers, prof. Persoone, prof. Sorgeloos, voorzitter dr. Lavens en de medewerkers van het EAS-secretariaat in Oostende. (Foto gw)

De EAS co-organizeert om de twee jaar de 'Aquaculture Europe Conferences en workshops'. Dit jaar worden congressen georganiseerd in Martinique (mei) en Trondheim (augustus). In 2001, de EAS bestaat dan 25 jaar, is de organisatie van een 'Aquaculture Europe' Confe-

rentie en handelsbeurs in Oostende gepland.

Om de doelstellingen te bereiken publiceert de EAS een driemaandelijks informatief magazine 'Aquaculture Europe', een tweemaandelijks wetenschappelijk tijdschrift 'Aquaculture International' en een reeks andere publicaties.

Spuikom

Professor Patrick Sorgeloos, hoofd van het Laboratorium voor Aquacultuur aan de Gentse universiteit sprak zich positief uit over de oesterkweek in de Oostendse Spuikom. "De waterkwaliteit in de Spuikom is opnieuw zuiver genoeg om oesters en zelfs oesterlarven te produceren. Onderzoek heeft uitgewezen dat het water ook vrijwaard is van de gevreesde oesterbacil bonamia. Een grondige studie wordt uitgevoerd om de eerste conclusie te bevestigen en de het Spuikomwater te laten certificeren als een ziektevrije biotoop. De Spuikom komt dan in aanmerking voor de productie van oesterzaad. Een kweekcentrum van oesterlarven zou dan nieuwe perspectieven kunnen openen" volgens prof. Sorgeloos die tevens bevestigde dat de in september uitgezette platte oesters goed gedijen. "Hun groeitempo is vergelijkbaar met de beste resultaten in Franse en Engelse kwekerijen" (gw)

Aktiviteitenkalender voor

vissers

APRIL

1-30 *Scheepjes achter glas*, tijdelijke tentoonstelling Heemkundig Museum De Plate, Wapenplein, Oostende (enkel zaterdag en tijdens paasvakantie, tot 8 juni) Meer info zie onderaan deze bladzijde.

1-30 *IJzeren mannen op houten schepen*, tentoonstelling over de geschiedenis van de Belgische schoolschepen, KB-Toren, Eiermarkt Antwerpen (tot 30 mei)

12 *Symposium over het Noordzeebeleid* in Oostende (org.: Agalev)

14-25 *Week van de zee* (Oostende, Bredene, De Haan, Oudenburg). Meer info zie elders in dit blad

15-17 *European Seafood Exhibition* in Brussel (Heizel)

17-19 *Tentoonstelling scheepsmodellen* in Oud Stadhuis (Kerkstraat) te Blankenberge. Meer info zie elders in dit blad

19-20 *Onderzoeksschip Belgica* in Oostende (Houtdok, bezoek 10-12 en 14-16 u.)

MEI

9-10 *Visserijdagen* in Urk (Nederland)

JUNI

4-7 *Polfish '97*, internationale visserijbeurs in Gdansk (Polen)

28 *Dag van de Nederlandse Zeevisserij* in Den Helder (Nederland)

Scheepjes achter glas

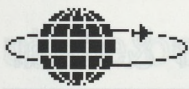
In het heemkundig museum 'De Plate' in Oostende werd een tentoonstelling van modelbouwschepen geopend. De tentoonstelling wordt georganiseerd door de modelbouwclub 'De Dissel', verbonden aan het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke, die hiermee zijn twintigjarig bestaan viert.

De tentoonstelling in het Oostendse Feestpaleis (Wapenplein) is open tijdens de paasvakantie (dinsdag gesloten), tijdens het Hemelvaartweekende (8-11 mei) en elke zaterdagen tot 7 juni, telkens van 10 tot 12 en van 15 tot 17 uur.



Schelpencollecties

Volgende maand start in HVB de nieuwe rubriek 'Schelpencollecties in Vlaamse verzamelingen', waarvoor Fernand Boone alvast hopen schelpen ging bekijken in Bredene, Heist en Oostende. Wat hij daar gevonden heeft leest u vanaf volgende maand in HVB

**Belgen doen het weer thuis****35 procent minder aanvoer in buitenlandse havens**

UITEINDELIJK IS ER veel minder onder Belgische vlag gevangen vis aangeland in buitenlandse havens dan vorig jaar. De buitenlandse aanvoer viel van 10.583 ton terug op minder dan 7.000 ton. Op basis van de voorlopige gegevens (zie tabel) is dat een vermindering van 35 procent tegenover vorig jaar.

De opbrengst daalde van van 920 miljoen naar 689 miljoen, ver beneden het eerder geraamde bedrag van circa één miljard frank.

In 1995 was er een rekordaanvoer vanwege Belgische vissersvaartuigen in buitenlandse havens waardoor 34 procent van de totale aanvoer en 30 procent van de brutobesomming naar het buitenland ging. Voor 1996 daalde het buitenlandse aandeel in aanvoer en besomming tot respectievelijk 25 en 22 procent van het totaal van de vloot. De verminderde uitwijking kwam uiteraard de binnenlandse vismijnen ten goede. Dat was maar goed ook, want nu we over een officieus totaalcijfer

beschikken valt op hoe fel het totale aanvoergewicht van vis verleden jaar is teruggevallen. In eigen havens verminderde de aanvoer met nauwelijks 1,6 procent, maar het totaalcijfer (aanvoer van Belgische vissersvaartuigen in eigen havens plus aanvoer in het buitenland) komt op 13 procent lager uit.

Met de buitenlandse gegevens in de hand wordt de besommingstoename in eigen havens (+ 17,5 %) gerelativeerd. De totale besomming lag uitein-

delijk maar 4,6 procent hoger dan vorig jaar. Met de totaalcijfers op tafel en ondanks de betere visprijzen wordt duidelijk dat 1996 een minder goed visserijjaar was dan blijkt uit de cijfers die in het begin van het jaar werden verspreid. (gw)

AANVOERGEWICHT (in ton):

	'95	'96	Vershil
Buitenland	10.583	*6.866	- 35.1 %
Eigen hav.	20.519	20.200	- 1.6 %
Tot. aanv.	31.102	*27.066	- 13.0 %

BESOMMING (in miljoen frank):

	'95	'96	Vershil
Buitenland	920	*689	- 25.1 %
Eigen hav.	2.122	2.494	+ 17.5 %
Tot. besomm.	3043	*3.183	+ 4.6 %

* voorlopige cijfers

Overzicht aanvoer en besomming in het buitenland**AANVOERGEWICHT**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Nederland	3.902	6.009	6.279	7.293	6.999	8.500	*6.000
U.K.	437	277	163	808	867	198	*100
Denemarken	2.363	1.786	2.226	1.252	747	1.290	*133
Andere	70	-	8	-	250	595	*633
(Frankrijk, Ierland, IJsland)							
Totaal	6.772	8.072	8.676	9.353	8.863	10.583	*6.866
Eigen havens	30.769	28.182	24.679	22.897	21.371	20.519	20.200
Totale aanvoer	37.541	36.254	33.355	32.250	30.234	31.102	*27.066
% buitenland	18 %	22 %	26 %	29 %	29 %	34 %	*25 %

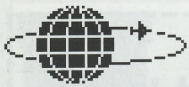
* Voorlopige cijfers

BESOMMING

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Nederland	371	661	587	643	621	771	*620
U.K.	40	28	15	71	66	22	*10
Denemarken	158	154	153	84	54	85	*10
Andere	7	-	-	0	19	43	*49
(Frankrijk, Ierland, IJsland)							
Totaal	576	843	755	799	760	920	*689
Eigen havens	2.977	2.978	2.380	2.286	2.236	2.122	2.494
Totale aanvoer	3553	3821	3135	3084	2996	3043	*3.183
% buitenland	16 %	22 %	24 %	26 %	25 %	30 %	*22 %

*Voorlopige cijfers

Gem. prijs	85	104	87	85	86	87	*100
------------------	----	-----	----	----	----	----	------



Samenwerkingsakkoord visserijcoöperaties

In het Nederlandse Drachten werd op 25 maart een samenwerkingsakkoord ondertekend tussen de onlangs opgerichte *Vlaamse Visserij Coöperatie* en de *Nederlandse Verenigde Visserij Coöperatieve*. De samenwerking moet leiden tot gezamenlijke aankopen voor de aangesloten rederijen waardoor de uitbatingkosten dalen. Voor de opslag en distributie van de aankopen werd een atelier gehuurd in het Zeebrugse Vismijnpark.

De Vlaamse Visserij Coöperatie verenigt momenteel eigenaars van 35 Vlaamse vissersvaartuigen. Tijdens de eerste algemene vergadering op 21 februari werd een bestuur gekozen dat Willy Versluys als voorzitter aanstelde.

“Vismobiel” voert promotie

De Europese Commissie voert de komende maanden een campagne met de zogenoemde *Vismobiel*. Het campagne werd op dinsdag 19 maart in Brussel voorgesteld door Commissaris Bonino. *‘De Commissie wil vooral jonge mensen overtuigen meer vis te eten, met de nadruk op alledaagse soorten waarvan er genoeg aanvoer is’*, zei ze. Volgens de Commissie zijn dat sardines, makreel, haring en sprout.

Van april tot oktober toert de *Vismobiel* door de lidstaten. De rit start half april naar aanleiding van de opening van de *‘Seafood Exposition’* op de Heizel. Nederland toonde geen belangstelling voor het initiatief en dat land wordt door de *vismobiel* dan ook niet bezocht. De Commissie werkt ook aan een video rond vis voor de middelbare scholen, schrijft een wedstrijd uit voor de beste visrecepten en organiseert een rondetafelconferentie in Firenze over vis als middel tegen hart- en vaatziekten. Voor de hele campagne is 68 miljoen frank uitgetrokken.

Cat overvaart vissersvaartuig

Met een snelheid van 40 knopen heeft de catamaran *Cat-Link II* op 13 maart een Deens vissersvaartuig overvaren in het Kattegat. De kotter zonk onmiddellijk. De enige opvarende, een 61-jarige schipper, werd overboord geslingerd en gered. Ondanks de mistige omstandigheden had de bemanning van de *Catlink II* het vaartuig op de radar moeten opmerken. Waarom dit niet is gebeurd moet een onderzoek uitmaken.

De Deense vissers reageerden verontwaardigd op het voorval en verwijten de catamarans tussen Aarhus en Kalundborg te weinig rekening te houden met de visserij in het gebied.

In Scheveningen bent u beter uit!



Dat steeds meer aanvoerders kiezen voor de Scheveningse Visafslag is niet verwonderlijk. Waarom? Simpel:

- de gunstige ligging ten opzichte van belangrijke visgronden
- de uitstekende verbinding met de autosnelwegen naar het achterland
- de loskade aan zeer diep water
- optimaal gekoelde ruimten
- gunstige prijsvorming.

Kortom, voor een volledig gecomputeriseerde verwerking van alle transacties bent u in Scheveningen aan de juiste kade. Ook voor uw bijvangsten, groot of klein, zes dagen per week!



Visafslag Scheveningen
Visafslagweg 1, 2583 DM Den Haag
Tel. (070) 352 78 00, Fax (070) 350 57 64
24-uurs service 06 527 05 898

Vislijnen van 130 km

Moderne oceaans vissers gebruiken vislijnen tot 130 km lengte. Aan de lijnen zitten twee- tot drieduizend vishaken. Het betreft uiteraard vaartuigen met krachtige motoren die in staat zijn meerdere lijnen achter zich te slepen. Nu de mammoetvisnetten verboden zijn, zijn de kilometerlange vislijnen erg in trek. De techniek van het slepen van een vislijn is zo oud als de geschiedenis van de visserij. Het verschil is dat de techniek nu op industriële schaal wordt toegepast. De lijnen zijn ook selectiever in de vangsten dan de enorme drijfnetten. Er geraken geen dolfijnen en kleine walvisachtigen in verstrikt. Toch zouden ze een bedreiging vormen voor de populatie zwaardvissen, een delicatessen op de Amerikaanse markt en dus een lucratief doelwit voor de lijnvissers.

Aanvullende quotamaatregelen

De Dienst voor de Zeevisserij deelde ons aanvullende quotamaatregelen mee betreffende de periode 1 april tot 30 juni.

Tong

Voor wat de wetelijke wateren betreft mogen de tongvangsten, uitgedrukt in aanvoergewicht, volgende hoeveelheden niet overschrijden:

- voor vissersvaartuigen van 300 pk of minder:

* maximaal 12 kg per vol uur in de respectievelijke gebieden VIIa, VVf,g en VII h,j,k;

* maximaal 6 kg per vol uur in de gebieden VIId en VIIe;

* maximaal 2 kg per vol uur in gebieden VIId en VIIe vanaf het ogenblik dat 1.100 ton tong is opgevisst in VIId.

- voor vissersvaartuigen van meer dan 300 pk:

* maximaal 20 kg per vol uur in de respectievelijke gebieden VIIa, VIIf,g en VII h,j,k;

* maximaal 10 kg per vol uur in gebieden VIId en VIIe;

* maximaal 2 kg per vol uur in gebieden VIId en VIIe vanaf het ogenblik dat 1.100 ton tong is opgevisst uit VIId.

Tegelijk wijst de Dienst voor de Zeevisserij erop dat de beperking van 1.200 kg tong per kalenderdag van toepassing blijft in de Golf van Gascogne (Golf van Biscage).

Schol

Nieuw zijn de scholaanvoerbepalingen in de Noordzee. Gedurende de periode 1 april tot 30 juni zijn daar volgende beperkingen voorzien:

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

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



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 : 55.93.13

INES N.V.
H. BAELSKAAL 27
B- 8400 Oostende
tel : 059/32.34.01

NIEUW -NIEUW -NIEUW