HVB 64
HET VISSERIJBLAD

* halen de quota 2002?
* halen visveilingen 2001?
* haalt visserijschool 2000?
* waar haalt visserij geld voor 1999?
* haalt visserijblad 1998?
* halen vissersklachten de pers in 1997?

64ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 9 - 5 september 1997 - 100 bef - afgiftekantoor Oostende I

Deze foto werd 35 jaar geleden, in april 1962, genomen toen wereldkampioen Rik Van Looy en sportdirecteur Lomme Driessens werden opgenomen in de 'Orde van de Kloefe'. Ze zijn omringd door leden van de Oostendse folkloristische vereninging 'De Vismijnvrieden'. Wie ze herkent mag het ons laten weten.
Intussen gaat het niet zo goed met de vereniging die 70 jaar geleden werd opgericht. 'Meetje van de Kaaie', alias voorzitster Blanche Belpaeme, begrijpt dat de oudere leden geleidelijk afhaken terwijl de jongere generatie zich niet geroepen voelt om in de typische Oostendse klederdracht op te treden. Zo is het ook gegaan met 'De Oud-IJslandvaarders' die het tien jaar geleden voor bekeken hielden. (gw)

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 64 jaar het geval. Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

Uitknippen en terugsturen naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene ne

HVB 64

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine

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, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Annie Vanhee (tekeningen), Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters.
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, Dorpstraat 121, 8450 Bredene
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

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

Tel. en fax: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

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

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

Omslagfoto: Guido Walters

Terug naar school

ER ZIJN NOG zekerheden in het leven. Dat de warmste dagen van het jaar weer achter ons liggen bijvoorbeeld; dat september weer eens veel jonge mensen naar de schoolbanken gedreven heeft...
Wat dat laatste betreft: ook in het visserijonderwijs zijn de koppen geteld. Hoeveel jongeren zijn er die dit jaar hun hoop op de visserij gesteld hebben?
Dat koppen tellen is voor menigeen een spannende zaak. Zijn er voldoende leerlingen om deze of gene leerkracht aan de slag te houden? Is de optelsom niet van dien aard dat de subsidiëring van de school in het gedrang komt? Komt de sluiting van een van de vestigingen niet gevaarlijk dichtbij? Is het aantal inschrijvingen voldoende om de vloot van verse arbeidskrachten te voorzien?
Minder zeker is of men ook een ander soort vragen stelt. Aan de leerlingen zelf bijvoorbeeld. Provocerende vragen zoals daar zijn: *denk je dat dit een verstandige keuze geweest is, je keuze voor het visserijonderwijs? En stel dat je uiteindelijk in de visserij terecht komt, denk je daar dan op dezelfde manier in door te gaan als je voorgangers dat deden?*
Dan zijn er ook vragen waarvan de opvoeders zelf iets kunnen leren: *hoe denk jij dat eigenlijk aan te pakken, het probleem van de overbevissing en, daaraan gekoppeld, dat van het uiteenvallen van de vissersgemeenschappen?*

Ook in het visserijonderwijs is men vandaag bezig de XXIste eeuw voor te bereiden. Is er in dat onderwijs plaats voor leerlingen en leerkrachten die over dergelijke fundamentele vragen nadenken, spreken, informatie verzamelen, creatieve oplossingen bedenken?

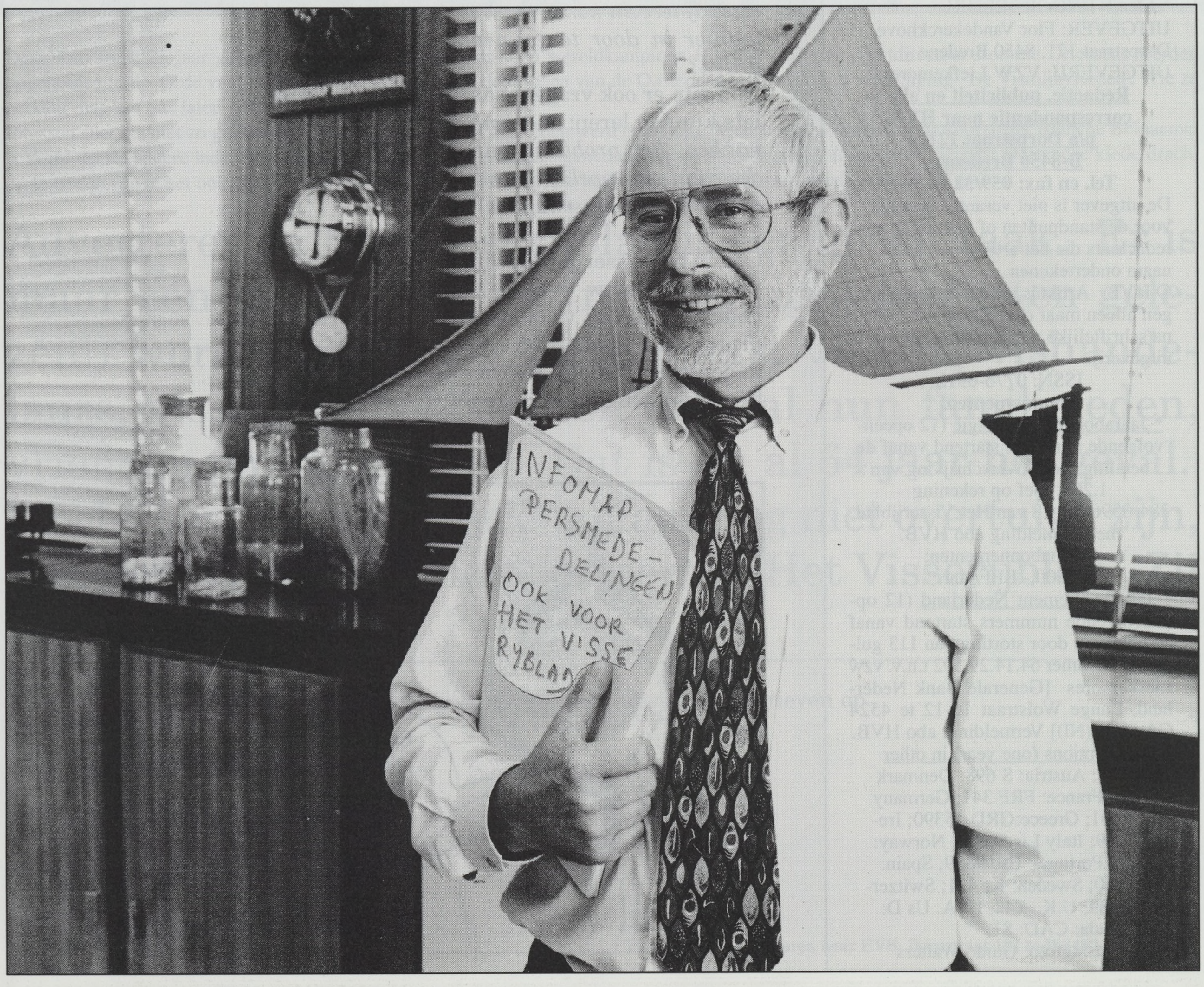
Flor Vandekerckhove

REDACTIONEEL

MARC DE WINTER is directeur van het Provinciaal Maritiem Instituut (PMI), de visserijschool die ontstaan is na een fusie van de vroegere inrichtingen. Wellicht weet hij beter dan wie ook hoe de zaken er voorstaan in het visserijonderwijs. Aan de HVB-lezers legt hij uit hoe een Vlaamse vissersopleiding er anno 1997 uitziet. ☛

Schooldirecteur Marc De Winter:

Dat bemanningsprobleem lossen we wel op



De Winter (*): *'In het voorbije schooljaar waren er in totaal 90 leerlingen in het PMI. Wanneer je dat cijfer buiten de visserij laat vallen dan kijkt men raar op. Zo weinig, ziet men iedereen dan denken. Vervolgens moet je wel uitleggen dat het om volledig secundair onderwijs gaat in een zeer gespecialiseerde sector, hetgeen meteen het lage leerlingenaantal in een ander licht plaatst.'*

Afdelingen

Dat gespecialiseerde komt ook duidelijk tot uiting in de afdelingen waarvan de namen walratten vreemd in de oren moeten klinken. De Winter: *'Er zijn twee richtingen in de visserijschool: een technische met de onderdelen 'dek' en 'motoren' en een beroepsrichting 'matroos' De tweede graad van dat onderwijs leidt tot een 'brevet'. Na 24 maanden vaart kunnen de leerlingen dan het 'brevet van stuurman beperkte visserij' verwerven. Na een tweede graad matroos kan een leerling 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 'motoren' kan een brevet opleveren voor onder meer de baggerdiensten.'*

Leerlingen

Hoe zit het eigenlijk met de geruchten als zou het leerlingenaantal steeds dalen? Of zijn dat geen geruchten? De Winter: *'Sinds het schooljaar 1992-1993 schommelde het aantal leerlingen in het middelbaar zeevisserijonderwijs rond de honderd. De fusie tot PMI kreeg evenwel een negatieve pers waardoor er in 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 visserijonderwijs (1991) het beroepsonderwijs had afgeschaft. Bij de fusie werd de beroepsafdeling opnieuw ingevoerd, met veertien inschrijvingen in die beroepsafdeling als resultaat. Zonder deze beroepsafdeling had het leerlingenaantal van de school blijven dalen. Dat wil dus zeggen dat het invoeren van deze afdeling wel degelijk vruchten afgeworpen heeft.'*

Bemanningsproblemen

Minder leerlingen in het visserijonderwijs geeft automatisch minder werkkrachten in de visserij, of zien wij dat te simpel?
De Winter: *'Er zijn inderdaad bemanningsproblemen, maar als je dat weet, weet je nog niets. Je moet dat nader bekijken. Is er ter zake een algemeen probleem of stelt het zich vooral in één of ander segment. En wat blijkt dan? De bemanningsproblemen zijn voornamelijk te wijten aan een tekort aan motoristen. Op sommige schepen is er ook wel te weinig dekpersoneel, maar het gaat dan wel over minder rendabele vaartuigen waarop de vissers minder verdienen. Over het algemeen zijn er wel voldoende dekmensen, maar slagen er te weinig motoristen. Tot voor kort moesten de 16 jarige kandidaatmotoristen immers een examen afleggen voor een centrale examencommissie over de leerstof van één graad, zijnde twee volle leerjaren. Daarbij werd een bijzonder stroef deliberatiesysteem gehanteerd .*
Dat systeem gold vroeger overigens ook voor de dekopleiding. Maar in

Het Koninklijk Werk Ibis

Naast het Provinciaal Maritiem Instituut bestaat er in Vlaanderen nog een stuk visserijopleiding. In Bredene is immers het alombekende Ibis gevestigd. Daarin lopen een honderdtal kansarme jongeren school. Jonge mensen kunnen er na(ast) een lagere algemeen vormende basisopleiding ook zeevisserijonderwijs volgen. Ibis verzorgt zodoende ook een 1ste en 2de graad 'dek'. Dertig à veertig leerlingen volgen er deze middelbare opleiding die zich over vier jaar spreidt. De leerlingen gaan na afloop normaliter richting PMI, waar ze zich verder bekwamen en er uiteindelijk een diploma technisch onderwijs kunnen behalen. Daarvoor werd tussen Ibis en het provinciebestuur een samenwerkingsakkoord gesloten.
Uit het jaarverslag van Ibis blijkt dat voor wat het schooljaar 1996-'97 betreft, Ibis vier leerlingen afleverde die aan het PMI de derde graad aanvatten.

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, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene
Tel.: 059/32 31 80 - Fax: 059/32 47 28

Provinciebestuur ontkent afbouw

Het Provinciebestuur van West-Vlaanderen ontkent dat het zeevisserijonderwijs zou worden afgebouwd. Het reageerde hiermee op een mededeling waarin de particuliere Maritieme Ombudsdienst beweert dat de fusie van de drie visserijscholen tot het Provinciaal Maritiem Instituut (PMI) de eerste stap was tot de afbouw van het visserijonderwijs.
Geert Deman, coördinator van deze Maritieme Ombudsdienst, had een open brief aan Argo-voorzitter Steenhout gericht. Hierin werd gesteld dat wellicht een van de twee vestigingen van het PMI mettertijd zou gesloten worden wegens onvoldoende leerlingen. Volgens Deman was de fusie dan ook de eerste stap naar de verdere afbouw van het visserijonderwijs. Volgens hem dreigt daarmee het gevaar dat de sector op termijn onvoldoende gekwalificeerd personeel zal kunnen recruteren.
In Oostende liet de onderwijsspecialist en oud-volksvertegenwoordiger Alfons Laridon een zelfde geluid horen.

een vorige herwerking van het brevettensysteem zijn we erin geslaagd om voor die laatste opleiding een schoolexamen over de leerstof van maar één jaar in te voeren. De leerlingen van de dekopleiding krijgen nu op zestien jaar een getuigschrift en via een paar jaar stage op de vaart kunnen zij een brevet of diploma verwerven.
Dit nieuwe systeem is nu ook ingevoerd voor de motoristen. Ik ben er dan ook zeker van dat het bemanningstekort binnen enkele jaren zal weggewerkt zijn. De sector en de minister van verkeer moeten hierbij voldoende vertrouwen hebben in onze eerlijkheid bij het beoordelen van de leerlingen. Die moeten na de opleiding nog minimum 24 maanden varen vooraleer zij een hoger brevet kunnen verwerven. Het nieuwe brevettenbesluit is dus het antwoord op het tekort aan werknemers.'

(*) Deze tekst werd gemaakt op basis van een tussenkomst die De Winter op 6 maart in het Vlaams Parlement hield. De verslaggever van de betreffende commissie maakte een samenvatting van deze rede (HVB # IV 1997 p7 e.v.), verslag waarop De Winter achteraf enige correcties aanbracht. Deze correcties werden door ons in dit artikel geïntegreerd.

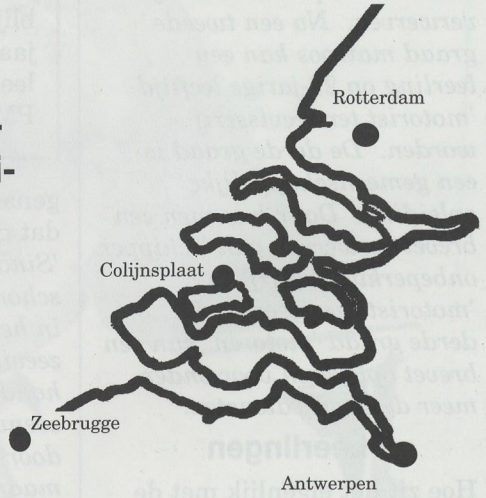
Adressen

PMI-Heist: Kursaalstraat 55 te 8301 Heist.
Tel.: 050 / 51 10 01
PMI-Oostende: Mercatorlaan 15 te 8400 Oostende.
Tel.: 059 / 70 40 19
IBIS-Bredene: Elisabethlaan 1 te 8450 Bredene.
Tel.: 059 / 32 24 84

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 beloond wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

100 klachten van vissers

de Enquête

DAT HET PERSONEEL niet te klagen heeft... dat is hetgeen de sector graag hoort zeggen. Vandaar wellicht dat de Provinciale Zeevisserijcommissie besliste om de vissersenquête uit handen van de pers te houden. Vandaar ook wellicht dat Bart Schiltz, de voorzitter van de Rederscentrale, in diezelfde commissie de cijfers als volgt interpreteerde: *44% van de aangeschreven vissers heeft geantwoord, 56% heeft niet geantwoord: wat wil zeggen dat ze tevreden zijn of een andere mening hebben* Verder wilde hij nog kwijt dat *men in elke sector personen met een negatieve ingesteldheid vindt.* (*)

Waarschijnlijk wordt hier voor het eerst in de geschiedenis de weigering om aan een onderzoek deel te nemen als positief beschreven. Voorwaar een tip voor de ministers: reken de blancostemmers en de thuisblijvers bij de parlementsverkiezingen voortaan tot degenen die tevreden zijn over het beleid.

De boodschap van degenen die niet aan de enquête wensten deel te nemen is nochtans duidelijk: wat baat het allemaal?! zo zeggen ze.

Hebben ze gelijk? Neemt de sector een aantal van de honderd geuite klachten ter harte? Wordt daar op de drempel van de XXIste eeuw iets aan gedaan? Of haalt men de schouders op en zegt men weer eens: ach, malcontenten vind je overal?

TWEE MAANDEN GELEDEN klaagde HVB het bestaan aan van een vissersenquête waarvan de resultaten bewust uit de pers en dus ver van de publieke opinie gehouden werden. Meer zelfs: we uitten toen het vermoeden dat er met de cijfers geknoeid was.

Vorige maand kwamen we dan toch — zij het niet langs officiële weg — aan een exemplaar van het onderzoek. We publiceerden het document in ons augustusnummer. En ja hoor... de initiatiefnemers lieten de vissers her en der iets zeggen dat de sector weliswaar aangenaam in de oren klonk, maar... dat nergens uit de cijfers bleek: gesjoemel dus!

Omdat het eigenlijk de bedoeling was om de verantwoordelijken *op de hoogte te brengen van de verzuchtingen van de vissers* en omdat àlle lezers van HVB verantwoordelijken zijn, publiceren we vandaag het tweede deel van de enquête: 100 op- en aanmerkingen, veelal klachten, die door bijna evenveel vissers onderaan de vragenlijst neergepend werden. ☛

Opleiding en brevetten

* 18 jaar is veel te oud om naar zee te gaan. Vissers moeten vroeger het beroep aanvatten.
* Er is geen of onvoldoende bijvende oefening en/of scholing voor alle bemanningsleden in geval van noodsituaties, wat wel gebeurt bij leger of koopvaardij.
* Wanneer zetten ze eens iets op om jonge reders financieel te steunen?
* De 24-maanden regeling voor motoristen 2500 pk vind ik grote larie. Je mag zelfs niet een reis varen als motorist op een schip van 1.020 pk.
* Scheepsjongens en lichmatrozen moeten meer luisteren naar hun schipper; ze vegen aan alles hun broek.
* Ik vind dat er voor het ogenblik een 'missing link' is tussen de sector en het onderwijs, qua opleiding en verantwoordelijkheid.

Loon en werktijd

* Wij moeten meer tijd krijgen om te rusten en dus moeten we minder verplicht worden om te werken in de haven (3 dagen thuis en daarvan nog 2 dagen moeten werken is niet meer leuk)
* Moesten ze het aantal zeedagen beperken, dan zouden we thuis meer kunnen rusten.
* 's Morgens mijnen en diezelfde dag 's avonds weer varen, is van het goede te veel.
* Het aantal vaartdagen zou moeten overeenkomen met dat van de andere EU-landen.
* Vaartdagen moeten gekoppeld worden aan het aantal pk's.
* Waarom het aantal zeedagen niet koppelen aan de visquota?
* Reders die vroeger het minst of zelfs nooit gevaren hebben, sturen hun vissers het langst in zee.
* We worden verplicht dubbele reizen te maken en krijgen minder uitbetaald.
* Men zou een aantal verplichte ligdagen moeten invoeren na elke zeereis.
* Het kan niet zijn dat we na een reis van 3 weken slechts 3 dagen thuis zijn, waarvan we er nog 1,5 moeten werken aan boord.
* We zouden in de week moeten varen en in de weekends thuis zijn.
* De overheid zou dubbele zeereizen moeten verbieden.
* Het mooiste zou zijn dat een schip 240 zeedagen per jaar heeft met reizen van 12 dagen en dan telkens 5 dagen binnen is. Ook zou men op die wijze beter het onderhoud verzekeren.
* Volgens de gepresteerde werkuren en de dagen dat we weg van huis zijn, zijn de belastingen te hoog.
* De overheid zou het aantal nodige zeedagen voor het bekomen van een hoger pensioen moeten verminderen. Er zijn er die om die reden zeer vlug de visserij verlaten.
* Waarom wordt er iedere zeereis 40% afgetrokken en moeten we op het einde van het jaar nog eens een fiks bedrag betalen aan de fiscus? Verminder onze belastingen en er zouden veel problemen opgelost zijn.
* Als ze nog verder lange zeereizen blijven organiseren, dan zullen er nog meer gebrevetteerde vissers naar de sleep- of baggerboten overlopen en gewone matrozen naar de dokken trekken.
* Zo lang er veel onbekwame en ongebrevetteerden blijven varen aan hetzelfde loon, zullen er nog veel goede krachten de visserij verlaten voor de baggervaarten en de sleepboten, waar ze tenminste eerbied en respect krijgen.
* Ik moet steeds meer werken voor minder geld.
* Ik verdien soms met moeite 15.000 frank per maand.
* In de vissector gaan de viskopers met het grote geld lopen, en wij, die er het hardst moeten voor werken, moeten maar tevreden zijn.
* Als de vis in een container naar Zeebrugge komt, krijg ik mijn paander niet.
* Waarom regelt de overheid geen systeem met een minimuminkomen en een gepaste vergoeding als de visser aan de beurt is om een reis thuis te zijn.
* Reders en schippers mogen hun personeel niet behandelen als vee.
* Reders moeten het loon stipt uitbetalen.
* We worden door de reder uitgebuit.
* De rijkdom van de reder stoot mij tegen de borst.
* Wij werken alleen maar voor de rijkdom van onze reder.
* We hebben nood aan meer recht op inspraak.
* De enige schepen waar nog iets te verdienen valt, zijn de bokkentreilers, en die zijn veel te lang van huis weg;.
* Ik zou graag eens weten waarom een visser die gesyndiceerd is geen recht heeft op een syndicale premie, terwijl anderen er wel recht op hebben.

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK & ZOON
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

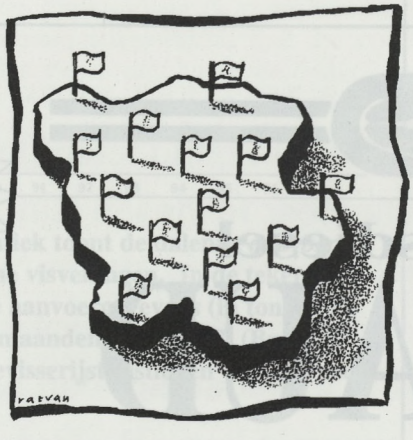
* Vissers zouden een vast bedrag moeten krijgen met daarnaast een bepaald percent van de besomming.
* In de visserij zijn betaalde vakantie, pensioen, werkloosheidsuitkering, 13de maand niets vergeleken bij hetgeen iemand met een job aan wal krijgt.
* Ons betaald verlof is zeer laag in vergelijking met andere beroepen.
* De werkovereenkomst tussen visser en reder laat veel te wensen over, o.a. in verband met de ontslagregeling, premies, opzegtermijn en verplichtingen t.a.v. de V.D.A.B.
* De overheid zou een zwaardere controle moeten uitoefenen op de reeds bestaande C.A.O.'s.
* Reders kunnen zomaar van het ene moment op het andere iemand ontslaan.
* Omdat ik niet meer als jongen kon varen (19 jaar) kreeg ik mijn ontslag; de reder wilde geen twee matrozen uitbetalen. Hoe rijker ze worden, hoe wreder ze zijn.
* Personen die aan land werken, verdienen nu meer dan 10 jaar geleden, maar wij, vissers, verdienen nog altijd hetzelfde procent op de besomming.
* Ik ga er niet akkoord mee dat de reder nog eens 10% aftrekt van onze 'paaie' om de brandstof te betalen. Een bediende in een fabriek moet toch ook niet betalen voor de electriciteit!
* Iedere reder zou een vergoeding moeten geven voor beroepskledij.
* Sommige reders trekken onze deelvis af van onze 'paaie'.
* De visser heeft weinig controle over de opbrengst, om nog niet te spreken van de vele onbetaalde werkuren aan land.

Veiligheid

* Op zee komen we in situaties waarvan ik huiver.
* Er zijn teveel schepen die onderbemand varen. De reder zegt dat de kosten voor een 4de man te hoog zijn.
* Ik vraag al maanden om de E.H.B.O. -kist in orde te brengen; het lukt maar niet.
* Een vissersvaartuig zou veel strenger moeten gekeurd worden. * Er zijn verschillende vaartuigen in de vaart waarbij je je als opvarende afvraagt of die wel zeewaardig zijn.
* Er spelen zich levensgevaarlijke situaties af aan boord.
* Ik heb het twee keer meegemaakt dat een certificaat van deugdelijkheid werd afgeleverd zonder dat er een inspecteur aan boord is geweest. Op een andere keer was dit in een half uur geklaard.
* Ik zou een boek kunnen schrijven over wat er allemaal aan boord gebeurt in verband met veiligheid, onderlinge overeenkomsten en beloften.

Visprijzen , quota en wetgeving

* Zorgen voor een minimumprijs, want soms krijgen we een belachelijke prijs voor onze inspanningen.
* We moeten meer steun krijgen van de overheid, qua quota en visprijzen.
* Procentueel vastleggen van de bijvangsten, is de meest onrealistische wet die er bestaat.
* Hoe lang zal het nog duren voordat de overheid inziet dat de warrelnetvisserij voor vele tonnen teveel vis vangt? Waarom moeten zij geen E.E.G.-logboek hebben?
* De laatste jaren zijn er veel te grote schepen gebouwd. Ze maken de bodem kapot, ze laten de zee niet met rust tijdens stormen. Al die grote zullen streven naar meer pk's (1800) en zo méér quota afnemen van andere vaartuigen. Is dat misschien de zin van de groepvroming?
* Door het invoeren van de quota en door de lage visprijzen, is de visser verplicht grotere risico's te nemen om zijn boterham te verdienen. Dat komt natuurlijk de veiligheid niet ten goede.
* We hebben veel teveel verplichtingen. Met al die wetten 'zien we het niet meer zitten' (netten, reglementen, controle...)
* Jonge schippers hebben het heel moeilijk met regelingen en



Met meer dan 900 kantoren

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

Is de BBL daarom de voorkeurbank?

BBL

controles aan land en in zee
* Ik vind dat schippers en vissers tegenwoordig gewoon stikken in een papierboel van wetten en reglementen.

Concurrentie

* Waarom mogen de Nederlanders vissen met schpen tot 5000 pk? Zij vermoorden de visstock!
* Waarom zouden de schepen niet eens de Oostendse haven blokkeren om de Belgische overheid duidelijk te maken dat de Nederlanders hier voor onze deur komen vissen?
* Kan het aankopen van vis in het buitenland, niet tegengehouden worden?
* De Nederlanders moeten uit onze wateren blijven, of ik zal ze eens mores leren.
* Hoe is het mogelijk dat schepen betaald van Belgische belastingen naar Nederland gaan?
* De reders hebben een aantal jaar dikke winsten in hun zak gestoken en nu het minder goed gaat, verkopen ze hun schip aan vreemden, zodat wij aan de deur worden gezet zonder één frank vergoeding.
* Vrienden van Groot-Brittannië en Nederland geven ons de raad niet aan groepvorming deel te nemen. Hun argumenten vinden we niet in de Rederscentrale.

Sociale aspecten

* We krijgen als vissers een slechte naam, waardoor er geen 'nieuw bloed' in de visserij komt.
* Er zou veel meer respect moeten komen van mensen buiten de visserij; de waardering is soms ver te zoeken. Er is veel te weinig informatie over ons leven en werk. Veel mensen denken nog steeds dat wij uitschot zijn.
* We worden soms met minachting bekeken door de staat. Een beetje meer respect en meer quota, en meer naar ons luisteren, zou veel beter zijn. We zijn tenslotte ook mensen.
* De overheid en de reders denken te weinig aan de volgende generatie van vissers. De visserij in België verkommert doordat jonge mensen geen kans meer zien zich op te werken.
* Er is geen toekomst meer in de visserij.
* De zeevisserij is een kalf dat langzaam aan het verdrinken is.

Wanneer komt er verandering in de zaak?
* Door de gedwongen lange reizen is het familiaal leven onvoldoende.
* De reders zorgen ervoor dat we het moe worden. Als we vragen een dagje langer thuis te zijn voor een verjaardag van een kind of voor een eerste communie van de zoon, dan kan daar niet op ingegaan worden!
* Ik ben elke enthousiasme kwijt voor het uitoefening van het vissersberoep.

Algemene opmerkingen over de enquête

* De bedoelingen van deze enquête zijn goed, maar de problemen zijn groter en zitten dieper dan je denkt.
* Ik hoop dat deze enquête niet in de vergeethoek geraakt
* We zijn blij met deze enquête. Dat zou ieder jaar moeten gebeuren.

Renaud steeds bereikbaar: semafoon 07/ 32 99 57 1

Scheepsdiesel
RENAUD
BVBA Vantorre - Devinck

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende
Tel.: 059/32 28 75 - Privé: 050/51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

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

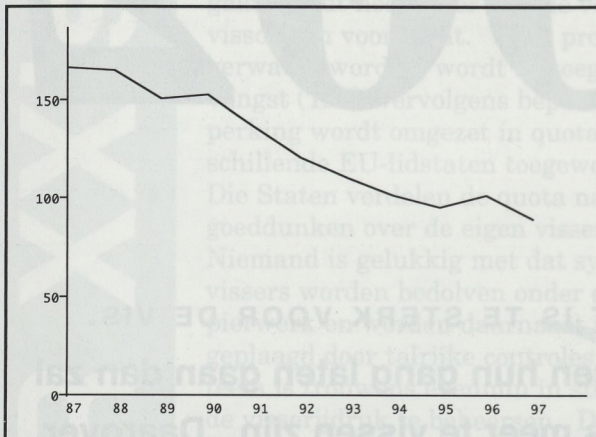
Belgische visveilingen worden bijzonder kwetsbaar

VORIGE MAAND BRACHTEN we in HVB al de gegevens over aanvoer en besomming in de Belgische vissershavens en dat voor wat betreft de eerste zes maanden van het jaar. Daarin drongen een aantal cijfers zich op. Enerzijds moesten we noteren dat er nog nooit zo weinig vis aangevoerd werd. Daartegenover stond dan weer dat in onze vismijnen nooit voorheen zoveel geld voor tong betaald werd. Dat maakte op het vlak van de besommingen dan ook alles weer goed. Om het concreet te stellen. In de eerste zes maanden van 1997 werd 11,2% minder vis aangevoerd dan het jaar daarvoor. Maar omdat de gemiddelde visprijs (zeg maar door de tong) sterk steeg lag de totale besomming tijdens die maanden maar liefst 22,5% hoger.

Op het eerste gezicht is dat allemaal geen slecht nieuws. Waarom zou je nog de zee gaan leegroven als je met minder aanvoer meer geld kunt verdienen? Maar dat is dus alleen maar op het eerste gezicht.

Wie de cijfers nader bekijkt moet zich vragen stellen rond de leefbaarheid van de Belgische visveilingen: welke gevolgen heeft deze tendens voor de tewerkstelling, voor de bevoorrading van de visgroothandel, voor het aantrekken van visverwerkende bedrijven en nieuwe klanten. En er zijn meer vragen te stellen: welke gevolgen kunnen we verwachten voor de Belgische vloot wanneer de afhankelijkheid van tong (een streng gequoteerde en dus, ook economisch, kwetsbare vissoort) zich versterkt?

Over de eerste vragen zullen de vismijnbeheerders zich moeten buigen, het tweede soort vragen vormt dan weer kopzorgen voor de reders. Feit is dat elkeen een ferme dosis creativiteit aan de dag zal moeten leggen om de problemen die zich zienderogen aandienen op te lossen.



Bovenstaande grafiek toont de dalende *aanvoer* aan in de Belgische visveilingen. In de tekening verwerkten we de aanvoergegevens (in ton x 100) van de eerste zes maanden sinds 1987. (Bron: Vergelijkende Zeevisserijstatistieken - Dienst voor de Zeevisserij)

Hierboven in de grafiek zien we hoeveel % van de totale *besomming* er voor de tong bestemd is. Ook hier verwerkten we de gegevens van de eerste zes maanden van 1987 tot nu. Voor het eerst is tong goed voor meer dan 60% van de totale besomming. (Bron: Vergelijkende Zeevisserijstatistieken - Dienst voor de zeevisserij).

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 - reddingsvlottten: 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.

DOSSIER XXIste EEUW

Halen de quota 2002??

DE VISSERSVLOOT IS TE STERK VOOR DE VIS. Als we de vaartuigen hun gang laten gaan dan zal er uiteindelijk niets meer te vissen zijn. Daarover is iedereen het eens: overheid, consumenten, milieuactivisten, wetenschapslui, vissers, reders... Dat de visserij moet inbinden ligt dan ook voor de hand. Dat wordt evenmin betwist. Maar dan begint het. *Wie* moet eigenlijk minder vis aanvoeren? *Hoe groot* moet die vermindering wel zijn? *Op welke manier* zal dat afbouwen gebeuren? *Hoe* kan die vermindering doeltreffend gecontroleerd worden? En een vraag die wij eraan toevoegen: wordt er van die situatie geen gebruik gemaakt om minder nobele doeleinden na te streven, het uitschakelen van de concurrent bijvoorbeeld?

In Nederland boog een groep specialisten zich over al deze onenigheid. Uit de bus kwamen een aantal denkpistes. De werkgroep is ervan overtuigd dat ze daarmee een basis gelegd heeft waarmee iedereen het eens kan zijn.
Het document(*) zal in de komende jaren inderdaad nog veel op tafel gelegd worden. Op 31 december 2002 loopt het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) van de EU immers ten einde. Vooraf zal dat beleid door de Europese Commissie geëvalueerd worden. Technieken die de visserij moesten beheersen en die daar niet in geslaagd zijn zullen dan misschien wel aan de kant geschoven worden... en vervangen door iets anders. Laat ons eens kijken wat dat dan wel kan zijn.

Gehate quota

EEN VAN DE middelen die de visserijinspanning vandaag moet beperken is het bekende (en beruchte) quotasysteem. Sterk vereenvoudigd komt het erop neer dat nagegaan wordt hoe het er met de verschillende vissoorten voor staat. Waar problemen verwacht worden, wordt de toegelaten vangst (TAC) vervolgens beperkt. Die beperking wordt omgezet in quota die de verschillende EU-lidstaten toegewezen krijgen. Die Staten verdelen de quota naar eigen goeddunken over de eigen vissersvloot.
Niemand is gelukkig met dat systeem. De vissers worden bedolven onder een pak papierwerk en worden daarnaast nog eens geplaagd door talrijke controles. Het systeem is trouwens evenmin in staat gebleken de visserijdruk te beheersen. De controle op de vangsten blijkt in veel landen een net met grote mazen te zijn. Maar er is meer. Bij dreigende overschreidingen van de quota wordt aan boord uiteraard alleen het meest waardevolle deel van de vangst behouden (*high grading*) en wordt de rest overboord gezet (*discards*). Dat het hier geen randprobleempje betreft mag blijken uit de cijfers. Geschat wordt dat de totale visserij op de Noordzee ongeveer 750 000 ton discards genereert op een totale aangelande hoeveelheid van 3 000 000 ton. In de bodemvisserij wordt naar schatting 150 000 ton rondvis, 300 000 ton platvis, 10 000 ton roggen en haaien en 120 000 ton bodemdieren (dood) overboord gezet. De pelagische vloot gooit ongeveer 170 000 ton haring en makreel terug in zee. Een bijzonder aspect vormt de bijvangst aan ondermaatse commerciële soorten zoals haring en kabeljauwachtigen in de industrievisserij. Deze bijvangsten zouden anders ten goede kunnen komen aan de visserij voor menselijke consumptie. (p. 19 **)
Het quotasysteem lost de problemen dus niet op. Daarnaast staat het als een paal boven water dat de milieuzorg verder zal toenemen. Vandaag kan de visserij nog schermen met de zwakke bewijzen die biologen aanvoeren voor het gevaar dat vis, zeebodem en bodemorganismen (zouden) lopen. In de toekomst zal het beleid echter minder vanuit 'bewezen feiten' gebeuren, en meer vanuit een 'gedragscode'. Met andere woorden: het ontbreken van kennis over de preciese invloed van de visserij op de natuur zal geen reden zijn om de visserij niet in de pas te laten lopen. (p. 7) Deze nieuwe piste wordt als 'voorzorgsbeginsel' omschreven. (p. 15).
Uit een en ander blijkt dat er een sterke tendens zal bestaan om het quotasysteem te verlaten en er iets anders voor in de plaats te stellen. In het vakjargon zegt men dat de controle op basis van de *'output'* (hetgeen de visser *uit* zee haalt) het zal moeten afleggen tegenover een systeem waarbij men meer ingrijpt op de *'input'* (wat er *in* zee gaat om te vissen). Een Europees licentiesysteem dat deze *'input'* regelt, kan immers voor elk schip vastleggen *wáár* het mag vissen, in welke *periode* en met *welk* vistuig. Hierover zegt het werkdocument letterlijk: *'Technische ontwikkelingen maken een effectieve controle mogelijk ('black box'). Een dergelijk systeem vermindert de vrijheid van de vissers en de totaal toegestane visserij-inspanning zal op een lager niveau komen dan in de huidige situatie. Hier staat tegenover dat quotaregelingen worden opgegeven (geen administratie en eventuele aanlandingsplicht) en de vissers vrij zijn om alle vangsten die commercieel interessant zijn aan te landen. Dit biedt individuele bedrijven de kans om direct met afnemers afspraken te maken (prijs, kwaliteit en aanvoer). Hierbij kunnen bestaande regelingen zoals minimummaten noodzakelijk blijven. Voordeel voor het systeem is dat er minder discards zullen ontstaan en de visserijinspanning op een lager niveau ligt. Voor het visserijbeheer ontstaan betere en wellicht goedkopere controlemogelijkheden.'* (p. 27)
Is dit allemaal 'science fiction' of mogen we stellen dat hier een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid betreft?

Vlootafbouw

De Europese Unie zal vanaf 2002 inderdaad (nog) meer ingrijpen op de vlootomvang. De geesten zijn daar trouwens nu al rijp voor. In de sector is men er al lang van overtuigd dat de quota alleen maar narigheid brengen; overheid en milieubeschermers zien ook hoe langer hoe meer in dat het huidige systeem geen zoden aan de dijk brengt. Er groeit dus een consensus om het sterker aan de 'inputzijde' te gaan zoeken. ☛

Komen de sloop- en beëindigingspremies dan terug in het verschiet? Daar heeft men ervaring mee bij het uitvoeren van de *Meerjarige Oriëntatieprogramma's* (MOP). Men weet bijgevolg dat slopen bergen geld kost en niet erg veel resultaat oplevert. De totale vloot mag dan (zeker in België) na zo'n slopingsslag geweldig afgenomen zijn, vraag is of tegelijk de vangstcapaciteit verminderd is. Het zijn immers niet de meest rendabele bedrijven die de fiets aan de wilgen hangen. De resterende rederijen gaan er nadien via een verhoogde productiviteit weer hard tegenaan. Het document zegt hierover: *'De consequentie hiervan zou zijn dat de overblijvers uiteindelijk de 'winners' zijn, omdat zij met de overblijvende schepen op termijn dezelfde totale vangst kunnen realiseren als nu aan de hele vloot ten goede komt terwijl hun kosten gelijk blijven. Dat heeft een enorme toename van de verdiensten tot gevolg, die aangewend kan worden voor verdere verhoging van de efficiency wat op termijn weer tot overexploitatie kan leiden.'* (p. 24) Daarnaast komt nog dat deze MOP-oriëntatie ook andere grenzen kent. Met name de lidstaat België kan een verdere opgelegde inkrimping van zijn ineengeschrompelde vloot maar moeilijk aan de burgers verkopen. Ook al omdat het uitbetalen van slopingspremies beschouwd wordt als het weggeven van geld aan mensen die moedwillig produktiemiddelen vernietigen. In deze onzekere tijden bestaat de neiging om dat als immoreel te brandmerken.
Maar er is een andere manier om de vloot kleiner te maken: men kan het vissen duurder maken! De rapporteurs wijzen erop dat bedrijven die gas en olie in de Noordzee winnen daarvoor *royalties* betalen. De vissers daarentegen hebben nog steeds gratis toegang tot de Noordzee, *'een gemeenschappelijk goed, zodat voor het gebruik vergoeding op zijn plaats zou zijn.'* (p.26) En de redenering gaat verder. Door het opleggen van die visserijroyalties (eigenlijk een soort milieuheffing) wordt het vissen duurder gemaakt. Allen de efficiënte bedrijven kunnen deze meerkost opbrengen en de zwakke broertjes leggen er het bijlje bij neer. Desgevallend wordt een deel van de royalties gebruikt om hen een saneringspremie te geven.
Tegenover de MOP-benadering heeft deze manier van werken een aantal voordelen: de visserij wordt gelijkgeschakeld met andere Noordzeegebruikers; het invoeren van de milieuheffing kan politiek gemakkelijk aan de man gebracht worden; meteen wordt er geld verzameld om de afbouw sociaal te begeleiden; de sector krijgt de vlootafbouw niet opgelegd, maar de wet van de rendabiliteit speelt gewoon zijn rol... Resultaat is in elk geval dat de *'input'* afneemt.
Het vissen duurder maken? Laten we niet vergeten dat de overheid hiervoor over een machtig wapen beschikt. Luister naar de experten: *'In de meeste landen kan de visserij gebruik maken van (nagenoeg) accijnsvrije brandstof, waarmee de energie, zeker de laatste jaren, relatief goedkoop is en energie-intensiteit derhalve geen grote kosten met zich brengt. Er lijkt een zeker correlatie te bestaan tussen de energie-intensiteit van visserijmethoden en hun schadelijkheid voor de natuur (onderzoek zou deze indruk moeten bevestigen). Aangenomen dat dit verband inderdaad bestaat, dan zou door het (gedeeltelijk) opheffen van de belastingvrijdom van de brandstof voor de visserij een prikkel ontstaan voor het toepassen van minder onvriendelijke visserijmethoden (...) Het effect dat met de verhoogde brandstofkosten bereikt moet worden is een reductie van het aantal grotere schepen of een verandering van vismethodiek omdat bijvangsten en bodemschade worden teruggedrongen.'* (p. 27)

Onduidelijk

Het lijkt wel een ei-van-Colombus oplossing. Of toch niet? Het valt met name te betwijfelen of het quotasysteem hiermee echt kan verlaten worden. Niet te vlug, zo zegt het rapport alvast: *'Een goede controle blijft vooralsnog een vereiste. Een heffing kan op korte termijn juist tot een nog grotere visserijinzet leiden, omdat de bedrijven 'gedwongen zijn de hogere kosten te dekken'.'* (p. 26) Met andere woorden: de beruchte quota zullen in die vroege jaren 2000 nog wel de vissers blijven vergezellen.
En daarna? Daarna schets het rapport een idyllische visserij: de heffing rationaliseert de vloot; alleen de meest rendabele bedrijven blijven over; beperkt door de bepalingen van de licentie (die plaats, tijd en methode van de visserij afbakent) vissen zij voort op de herstelde commerciële visbestanden. Er is geen sprake meer van quota en de vissers leven nog lang en gelukkig.
Te mooi om waar te zijn. Maar het is goed te weten dat er ook op hoog niveau nog utopisten aan het werk zijn.

Flor Vandekerckhove

(*) Berman, M.J.N., Daan, N., Lanters, R.L.P., Salz, P., Smit, H., de Vries, I & Wolff, W.J. Kansen voor natuur en visserij in de Noordzee, een expertverkenning (code W-141). Informatie- en KennisCentrum Natuurbeheer, Wageningen, Nederland. Het document kan telefonisch besteld worden. Tel vanuit België: 00 31 317 - 474 801. (De kosten bedragen f. 10,00 per exemplaar.)
(**) Alle paginanummers verwijzen naar de hierboven vermelde studie.

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.

De Laatste Vuurtorenwachter

SINDS LANGE TIJD hangt aan mijn brievenbus 1 zelfklever. Daarop staat in zoveel woorden dat reclamedrukwerk aan mij niet besteed is. Ik lees die dingen niet, want ik ben feestelijk gerust in het aanbod van de in advertentiebladen verenigde middenstanders. Voor de rest ben ik het strontebeu om mij om de haverklap naar het containerpark te moeten begeven om aldaar al dat ongevraagd & ongelezen drukwerk in de juiste bak te deponeren.

Die zelfklever is overigens 1 zeer slechte investering (ja, ik heb daarvoor moeten betalen!), want wat blijkt? Blijkt dat de distributiedienst van het weekblad TIPS daar zijn kloten aan veegt. Zelfklever of geen zelfklever, de verzamelde leugens worden tòch in mijn bus geplooid.

Nu wil het toeval dat ik op zoek was naar een onderwerp waaraan ik mij weer eens volmondig mag ergeren. Ter afwisseling — en ongetwijfeld tot grote opluchting van HVB-directeur Versluys — besloot ik het eens niet over redersleider Schiltz of over visserijaalmoezenier Demaeght te hebben, zelfs niet over Crabeels, de hoofdredacteur van het (vooral dank zij ons) bekende blad De Oostendse Havenkrant ('voor mensen met een zwak hart en een kwak karakter').

Ik kijk dus om mij heen en zie daar het advertentieblad TIPS liggen. Met opgetrokken neus blader ik erin en erger mij, zoals verwacht, alras dood aan al die, laat ons zeggen, berichten. Zo vraag ik me bijvoorbeeld af waarom onze reders nog om geld verlegen zitten, want het mens van *Kredifoon* brengt het geld vandaag nog waar men het maar hebben wil. Ook *Ludo* (die er weliswaar minder appetijtelijk uitziet) *'doet wat uw bank niet kan'*. En prompt voel ik de inspiratie opborrelen.

Al bladerend valt mijn oog opeens op het mij bekende telefoonnummer 015 / 31 99 74. Dat is namelijk het nummer van mijn oude tante *Bertha,* gewezen ambtenaar op het ministerie van financiën, nu al enige jaren met pensioen. Ik bekijk de foto die erbij afgedrukt staat en ik geloof mijn ogen niet. In de plaats van een bejaarde ambtenaar staat daar een nauwelijks twintigjarige vamp, schaars gekleed, klaar om via de telefoon een hete strijd met de TIPS-lezer aan te gaan. *'Laat je eens verleiden tot...'*, zo zegt dat toppunt van vrouwelijke kunne. En verder: *'Bel en kom erbij, maar niet op zondag'*. (Zondag is de dag waarop ik steevast taartjes bij tante ga eten!) Ik kan u verzekeren dat mijn tante *Bertha* er bijlange niet uitziet als het wilde vrouwmens die daar afgedrukt staat. In deze persoon herken ik evenmin een van d'r vaste koffievriendinnen, want ook bij hen heeft de tand des tijds lelijk huisgehouden.

En nu volgt de moraal van dit verhaal. Visser, gij die bij het aanschouwen van zo'n zoekertje ongetwijfeld de onweerstaanbare drang voelt opkomen om naar het nummer van mijn tante *Bertha* te bellen, weet dat gij bij het zeventiende gezet wordt door al dan niet gepensioneerde ambtenaren die zodoende 1 frankske bijverdienen. Herinner u evenwel hoe hard u voor dat frankske hebt moeten werken.

Vandaar mijn voorstel. Wanneer de aanblik van mijn pseudotante u te machtig wordt, bel dan eerst naar dat, ook wel mooie, menagevrouwtje van *Kredifoon* en vraag haar om d'r belofte hard te maken en daadwerkelijk in minder dan twee uur 1 miljoen te laten aanrukken. Bel niet naar mijn tante vooraleer al dat geld in uw brievenbus zit! Vertrek vervolgens fluitend naar de visgronden in de wetenschap dat de slimme van de domme leven.

Zonder dank. Waar zouden Laatste Vuurtorenwachters anders voor dienen?

SMEDERIJ

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan visserswaartuigen

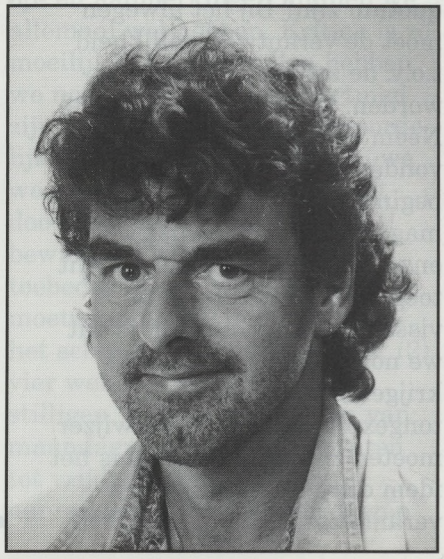
Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25 23

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

EEN VISSER VERTELT

'WIJ moeten ZELF onze verantwoordelijkheid opnemen.'

COR VAN DER KNAAP (41) is een Nederlandse visser, opvarende van de TX 21.
Opgegroeid in een vissersgezin, maakte hij al vlug kennis met wel en wee van het leven op zee. Op 12-jarige leeftijd moest hij het meemaken dat een van z'n broers op zee aan zijn einde kwam. Het spreekt vanzelf dat deze gebeurtenis van grote betekenis was op Cors leven. *'Het heeft mijn bewustwordingsproces behoorlijk beïnvloed,'* zo zegt hij zelf, *'dat de mens bijzonder kwetbaar is, dat leerde ik toen met de slag'*.
Dat was voor Cor echter geen reden om gebukt door het leven te gaan. Het gaf juist zin aan zijn leven. Hij ging zich hierdoor zelfs voor filosofie interesseren. Dat was op zijn beurt geen beletsel om de familietraditie verder te zetten: op 16-jarige leeftijd werd Cor (na het behalen van zijn motordrijversdiploma) visser.
Intussen zijn veel jaren verstreken. Hij haalde zijn stuurmansdiploma, huwde, werd vader van twee kinderen... Maar het filosoferen liet hij niet: *'Bepalend voor mijn levensbeschouwing is dat deze aarde niet iets vanzelfsprekends is, dat wij de aarde van God gekregen hebben'*.
Dat de mens met dat 'Godsgeschenk' lichtzinnig omspringt, dat ontging Cor evenmin. Dat deze visser zich daarbij zou neerleggen, lag dan weer niet in zijn karakter.
Ons bewijst de hiernaast afgedrukte interessante bijdrage alvast dat de maatschappelijke scheidingslijn niet loopt tussen Godgelovigen en goddelozen, evenmin tussen Belgen en Nederlanders, maar wel tussen burgers die de potjes gedekt willen houden en zij die een open discussie houden over... bijvoorbeeld de visserij in de XXIste eeuw.



(Uit de hiernaast afgedrukte tekst van van der Knaap lieten we die delen weg die zo erg verbonden zijn met de Nederlandse visserij dat ze voor Vlaamse lezers maar moeilijk te begrijpen zijn.)

DE MENS HEEFT IN DE AFGELOPEN twee eeuwen bepaald niet stilgezeten. Uitvindingen als dieselmotoren, dieptemeters, sonars, stuurmachines,gps en dgps helpen ons om ons beroep uit te oefenen. Maar bij deze technologische vooruitgang moet de verantwoording van ons beroep gelijke tred houden. Dit kan alleen als je geen bril opzet waardoor je de dingen anders gaat zien dan ze in werkelijkheid zijn.

Minder wordt meer

In de jaren '60 ontstond de trend van expansie. De vloot vernieuwde en breidde zich uit. Dat kon, want de zee was groot genoeg, De zee kon het aan, de vis was overvloedig aanwezig, en vrij ondernemerschap kreeg hierin ruimte.
Zolang de grens niet wordt bereikt ben je verantwoord bezig. Het was dan ook niet verkeerd dat er expansie was. Schepen werden veiliger en geavanceerder, en de vis is er tenslotte voor de voedselvoorziening.
De vloot werd steeds groter, maar de Noordzee niet. We weten allemaal dat het punt van verzadiging allang is bereikt. Ja hoor, zo zult u zeggen, vroeger was het ook wel eens zuinig. Wellicht, maar we voeren toen met vaartuigen van 300 pk. Even rekenen: dat is één zevende van de energie die er nu ingestopt wordt. Dus had de vis toen zeven maal zoveel kans om zich te herstellen.
Vele malen zijn er vanuituit de visserij goede voorstellen geweest, ik noem onder andere de pk-stop van duizend pk. Het gekke is dat dit niet doorgegaan is omdat er toen gauw nog even 1.200 pk besteld werd.

☛

Velen zijn er die wel willen, maar op de één of andere manier is het nooit gelukt. Waar het in de visserij aan ontbreekt is *een gevoel van verantwoordelijkheid ten aanzien van de Noordzee*. De moeilijkheid daarbij is de ander te overtuigen. Want het is niet zo dat als de één aan capaciteituitbreiding doet, de ander zegt: *'Dat kun je beter niet doen, want dan zal ik ook moeten.'* We zeggen wèl: *'We mogen elkaar niet belemmeren in ons vrije ondernemerschap. Dus ga je gang maar.'* Gevolg is dat we allemaal de dupe zijn, omdat we de Noordzee teveel belasten. Het is een waanbeeld te denken dat als je vergroot dat het ook goed is... als je afhankelijk bent van wat de Noordzee geeft en tegelijk weet dat het verzadigingspunt bereikt is. Maar hoe gaat het? Omdat we allen weten dat er 'afgevallen' moet worden, creëeren we tegenstrijdigheden. We lopen als het ware met z'n allen naast elkaar op de renbaan, en kijken af en toe naast ons en denken: *'Verhip, loopt hij nu nog naast mij?'* Gevolg is dat er nog harder wordt gelopen. In onze vrije ondernemingen raken we het wezen van de zee kwijt, en zien alleen nog onze concurrent, totdat...

De praktijk

Het is februari, de scholvisserij is goed, maar het is wel in een tijd dat de schol zorgt voor z'n nakomelingschap en qua gewicht is de schol ook niet op z'n voordeligst. Twee schepen zijn allebei op maandagmorgen uitgestoomd en gaan vissen. Het ene schip stopt woensdagavond en men zegt: 'We lossen voor de donderdagmarkt, want de prijzen zijn niet optimaal in deze tijd en het is tegen onszelf als we nog langer doorgaan. Met andere woorden: hier wordt verantwoord gevist. Het andere schip echter vist door tot vrijdagavond. Schipper en bemanning hebben dit besloten en lossen in de koelcel voor de maandagmarkt. De prijzen zijn niet zo best, maar de vis is nu traag, en dus gemakkelijk te vangen, en met dat kuit en zo — zeggen zij — zal het allemaal wel loslopen. *Schip 1* maakt als besomming: 300 kisten schol à 100 is 30.000 gulden. *Schip 2* maakt als besomming 500 à 100 is 50.000 gulden. Een verschil van 20.000 . Maar daar is wel 8.000 kilo schol méér voor weggevist; schol die op het punt stond kuit of hom te schieten. Deze schol geeft dus geen nakomelingschap meer. Schipper en bemanning van *schip 1* willen goed, maar het enige wat ze te horen krijgen is: *'Zo, maakte je 20.000 minder als schip twee?'* Wat er gebeurt na dit visweekje laat zich raden. Schipper en bemanning van *schip 1* gaan in het vervolg ook door tot vrijdagavond, en vangen op hun beurt nog enkele weken het schip vol met magere trage schol, vol met kuit en hom. Zo werkt het in de praktijk.

Maar hoe was het vroeger ook alweer? Hadden wij indertijd niet een stilligperiode: twee weken de noord, twee weken Urk, en twee weken de zuid? Waarom is die goeie regel geschrapt? Het schrappen toont alleen maar we onze eigen verantwoordelijkheid behoorlijk onderschatten. Korte termijnpolitiek is het die nog voor grote ellende zal zorgen. Heel anders wordt het als we inzien wat voor verantwoordelijkheid we hebben doordat we beschikken over supermoderne middelen om vis te vangen. Dan krijg je er een hele andere kijk op.

Meer wordt minder

Zoveel moderne middelen tot onze beschikking! Je zou denken dat we zodoende in veel minder vistijd dezelfde hoeveelheid kunnen vangen. Was het nog maar zo!

Doordat we de stand van tong en schol teveel belasten, hebben we weer vijftig in plaats van dertig visweken nodig om aan de benodigde hoeveelheid vis te komen. Toen de quota in het leven geroepen werden, waren de meningen daarover verdeeld. Maar het mag gezegd worden dat het alleen ter bescherming van de zee en dus van ons bestaan is. Zien wij dat? Nog een voorbeeld. Ooit was het de gewoonte om op maandagochtend uit te varen. Kom je nu echter op maandagochtend op de haven om te gaan varen, dan denk je: we doen zeker iets verkeerd, wij zijn zeker dom of zo. De redenatie hierachter is dat de eerste trekjes in de nacht goud waard kunnen zijn. Wie op maandagochtend pas gaat varen mist die trekjes. Alleen de gedachte daaraan is voldoende om (bijna) met z'n allen op zondagavond te gaan varen. Ook gebeurt het dat schepen bewust in het weekeinde gaan vissen. De achterliggende gedachte hiervan is dat de zee dan tot rust komt. En als er dan een visserijtje is dan is dat tenminste voor mij alleen. Dit onder het motto: ik gun iedereen het beste, maar mezelf een beetje meer. Dat gevoel zit er bij ons ingebakken. Ook van buitenaf worden wij als simpel beschouwd als we zeggen: *de zee heeft zijn rust nodig en dus blijven we in het weekeinde liggen*. We hebben tegenwoordig toch een 'continumaatschappij?' Daar moeten we als visserijwereld toch ook aan meedoen! (Even ter verduidelijking, als een schip meer dan 180 mijl van zijn thuishaven is verwijderd kan ik er begrip voor opbrengen dat er voor overweeks wordt gekozen. Als dat echter op steenworp afstand is, dan moeten we toch geen rare dingen gaan doen om de ander een slag voor te zijn.) We hebben allemaal indivuele quota toegewezen gekregen en quota bijgekocht of verkocht, dit naar eigen inzichten. Het hete jaarlijks terugkerende hangijzer is: hoe hoog moet dat quotum zijn? Bij het afwegen moet de verantwoordelijkheid t.o.v. de zee niet vergeten worden. Dit gebeurt echter wel. Neem de tongenvisserij. Eerst vonden we het quotum aan het begin van het jaar maar magertjes. Nu blijkt dat we onze handen vol hebben om dit toegewezen quotum op te vissen. (Een groot geluk is dat we nog een hele mooie prijs krijgen.) In de tijd van de tongexplosie, hadden we wijzer moeten zijn. Met de schol is het idem dito. We moeten verantwoorde plannen maken. ☛

Quotahoppers

Politiek werd de reders de mogelijkheid geboden om te varen onder vreemde, veelal Britse vlag, helemaal in de geest van één verenigd Europa. Vissers die wilden uitbreiden zonder hun individueel quotum aan te passen, grepen deze mogelijkheid aan. Conclusie: relatief *goedkoop vissen onder een Engels of ander buitenlands quotum, en het verhuren van het eigen quotum voor een mooie prijs.* Dat is natuurlijk geweldig zaken doen. Maar zijn wij daarmee wel gebaat? Zou het niet zo moeten zijn, dat indien er onder buitenlandse vlag gevaren wordt, het Hollandse quotum ingeleverd moet worden? Moet dat quotum dan niet weer herverdeeld worden onder de 'echte' vissers in Nederland? Natuurlijk moet dat zo.

Wat we nu zien is dat een Hollands schip onder Britse vlag veel meer schol mag aanvoeren dan de gemiddelde Nederlander. Dit is geen goeie politiek. En weer moeten degenen die goed willen op de één of andere manier gestraft worden. Het is dan ook geen wonder dat over de hele linie de 'moraal' niet zo duidelijk meer is en behoorlijk wordt ondermijnd. Hier moet dan ook verandering in komen. Hier zijn echt eerlijke regels voor te maken. Ik vaar nu 25 jaar, en de pieken daargelaten (hadden we die maar beter beheerd) is er een neergaande lijn zichtbaar, als we de energie die we er nu instoppen vergelijken met die van 25 jaar geleden.

U denkt misschien wel: mooi hoor: op- en aanmerkingen kunnen we allemaal wel hebben. Kritiek is zo moeilijk niet, voorstellen hebben we nodig. Wel: als we overtuigd zijn van onze eigen verantwoordelijkheid dan is een totaal nieuwe weg mogelijk, een weg die niet doodloopt zoals deze die nu bewandeld wordt: (1) de toebedeelde individuele quota moeten in eerste instantie door het schip zelf worden opgevist; (2) vier weken varen / één week stilligen, een visweek is dan van maandagmorgen 8 uur uitvaren tot vrijdagmorgen 10 uur aanlanden; (3) in februari liggen wij vanwege de kuit-homperiode één week extra stil.

Als de handel zegt dat ze dit niet kunnen maken tegenover de consument, dan moeten wij die consument er gezamenlijk van overtuigen dat de Noordzee geen bodemloos vat is. Ook tegenover de quotahoppers moeten wij stellen dat er geen twee of drie Noordzeeën zijn.

Van de zee mogen we ons slechts rentmeester noemen. Nu spelen we wel eens bankier

Hebben we naar hartelust kunnen expanderen, dan moeten we er nu van doordrongen zijn dat dit verleden tijd is. Zie ik vandaag een schipper-eigenaar hermotoriseren, dan ben ik trots op die man. Je kunt namelijk ook nog gelukkig zijn met een schip van 10 jaar of meer, wetende dat, als het goed wordt onderhouden, er niets aan mankeert. Ook wetende dat tot de navel investeren beter is dan tot de lippen. Dat er elke tien jaar een nieuwe kotter moet komen, moet dan ook als verkeerd denken worden beschouwd.

Beleggen raakt ook binnen de visserij steeds meer in zwang. De ene adviseur biedt nog meer rendement dan de ander. Onze beste belegging is echter... de Noordzee! Vier weken varen, en één week stilliggen...en je zult versteld staan van het rendement. Goede belegging!

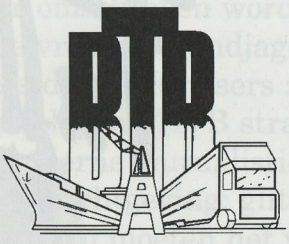
Cor van der Knaap

Schrijver van dit stuk laat in de Nederlandse visserij regelmatig zijn stem horen. Zijn ingezonden brieven in het Nederlandse weekblad Visserijnieuws waren ons eerder al opgevallen. Maar hij doet meer: hij ontwijkt de rechtbank niet om zijn gelijk te halen: een vechter! We zijn dan ook blij dat deze individualist een stuk wilde publiceren in HVB.

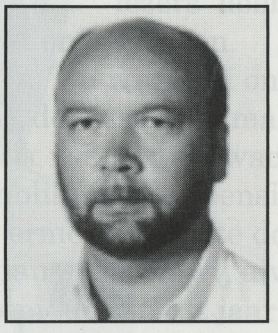
Nog dit: niemand hoeft met de tekst akkoord te gaan (dat geldt overigens voor àlle teksten in dit blad) . Wie een antwoord bedenkt kan dat altijd kwijt in onze brievenrubriek.

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS - HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-Maritiem

VOOR AL UW PROBLEMEN WENDT U TOT DE



Secretaris



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE - VEURNE - DIKSMUIDE
Jules Peurquaetstraat 27
Oostende
Tel.: 059/70 27 41
Fax: 059/70 51 33

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

* In Bredene overleed Albert Lagravière, vishandelaar op rust. Hij werd geboren te Oostende op 19 augustus 1916 en overleed thuis op 17 juli 1997. De begrafenis greep plaats op 24 juli.

* In Torhout overleed op 17 augustus de 54-jarige Tony Depuydt, echtgenoot van Caroline Slabbinck. Deze Sabenapiloot schreef enkele jaren geleden voor dit blad een reeks over waterviegtuigen.

Full power in service!

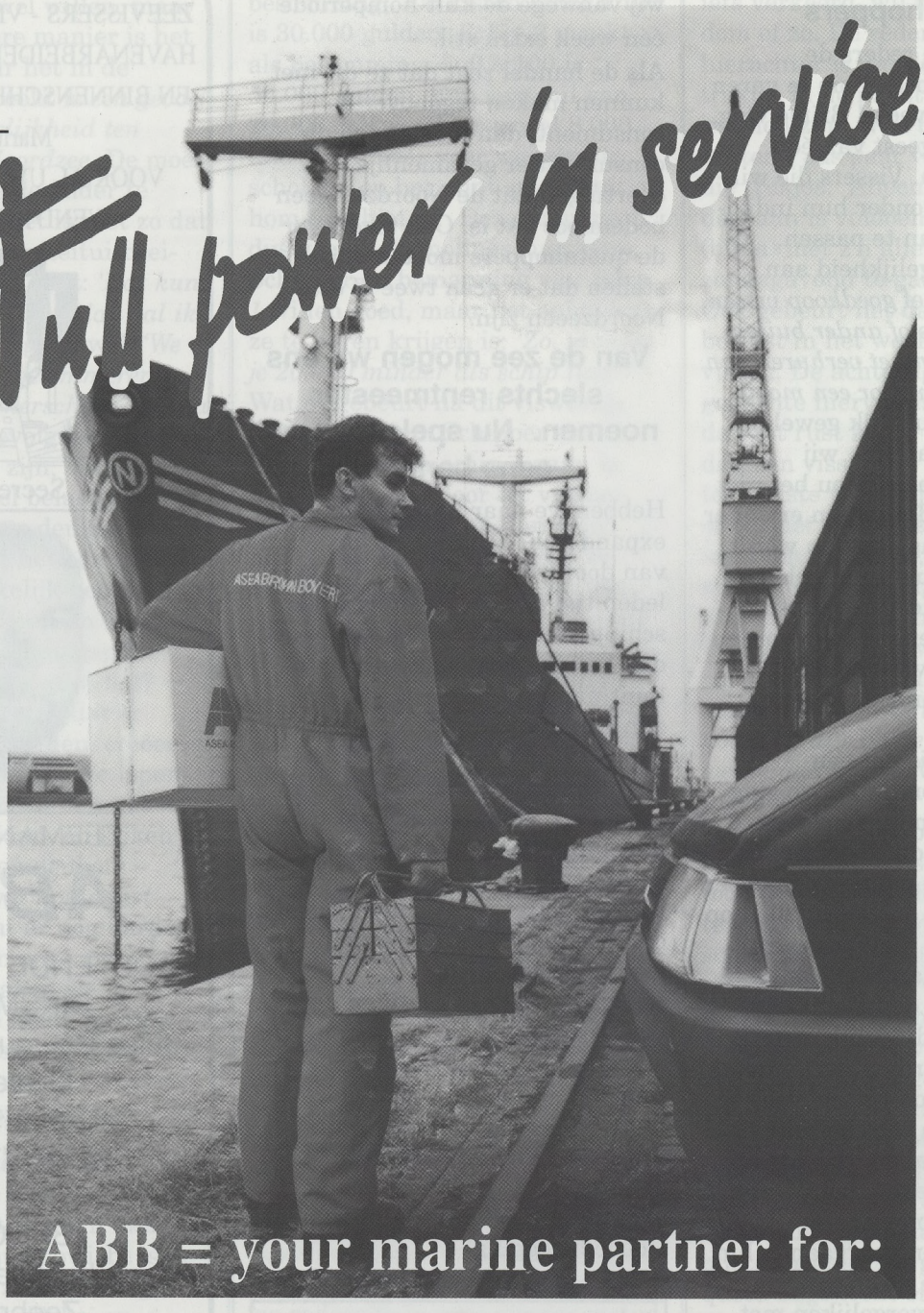


ABB = your marine partner for:

Turbochargers

Exchange basis deliveries	Repair jobs
Spare parts	Examination and quotation
Overhauls	Revamping

24h/24 - 7 days/7

ASEA BROWN BOVERI SERVICE N.V.

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

ABB
ASEA BROWN BOVERI

Alycad - Antwerpen

HVB mag niet met pensioen!

Loskopers! U die maandelijks de gang naar de kiosk of boekhandel maakt om dit blad te halen! Deze mededeling is voor u bestemd.

Het Visserijblad (HVB) bestaat al 64 jaar. Het is een onafhankelijk blad in de vissersgemeenschap. Een uniek tijdschrift! Al die tijd houdt dit blad een welbepaalde traditie hoog. Die kan nog het beste als 'dwarsliggen' omschreven worden. De vissers zijn de laatste beroepsjagers in dit land (en van de vroegere 'landjagers' onderscheiden ze zich dan nog eens op vele wijzen). Dwarsliggers dus. De vissers zijn verder zo'n beetje de laatste burgers die nog niet in het EU-gareel lopen. HVB straalt die 'mentaliteit' uit. Het legt zich dan ook niet neer bij de postmoderne journalistieke normen die eigenlijk gewoon een alibi zijn voor oppervlakkige berichtgeving: glitter, vierkleurendruk en sensatie moet je bij ons dan ook niet zoeken. Wij moeten het van 'lezers' hebben.

Maar HVB is méér. Ook in die vissersgemeenschap is HVB niet onbesproken. Dat maakt van HVB dus een dwarsliggend tijdschrift in het kwadraat. En wij gaan ons al eens met andermans zaken moeien, zelfs als die zaken niets met de visserij te maken hebben (hetgeen je van dwarsliggers eigenlijk wel had verwacht).

Dat blad zal in 1998 vijfenzestig jaar(!) bestaan. Een ideaal ogenblik om met pensioen te gaan. Maar omdat we dwarsliggers zijn, hebben we besloten ermee verder te doen. U kunt ons daarbij helpen. Als u een proefabonnementje neemt, dan stappen wij alvast samen 1998 in. Voor ons is dat alvast een reden om u midden in dit jaar uw nieuwjaarscadeau voor 1998 al te geven. Wie de strook opstuurt krijgt van ons het boek 'Mens en visserijbedrijf in Kongo' van HVB-medewerker Leon Inghelbrecht.

Gelukkig nieuwjaar! (Dwarsliggers, zegden we het niet?)

Tot gisteren was ik geen HVB-abonnee. Toch wil ik dat het blad nog een lang leven beschoren blijft. Daarom neem ik een proefabonnement van 500 bef*. Voor dat bedrag krijg ik dan vijf opeenvolgende maanden HVB thuisgestuurd.

Ik betaal nu evenwel nog niets, ik wacht op de factuur die me samen met het geschenkboek toegestuurd wordt.

Naam & voornaam

✍

Straat en nummer

✍

Postnummer en gemeente

✍

(Desgevallend) BTW-nummer

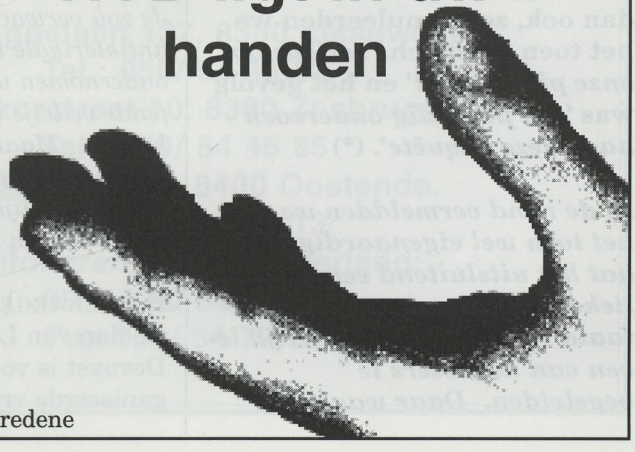
✍

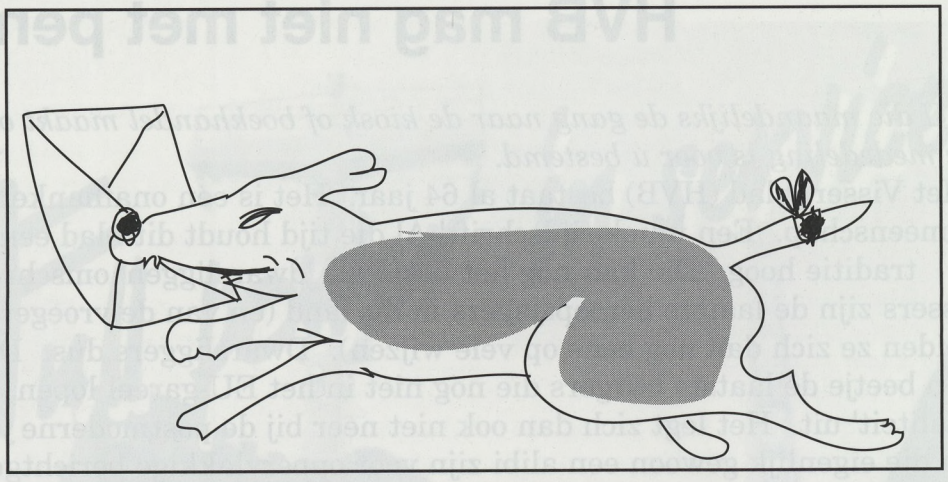
* Campagne uitsluitend voor België

Bon uitknippen en opsturen naar HVB, Dorpstraat 121 te 8450 Bredene

HET VISSERIJBLAD leeft alleen bij gratie van zijn adverteerders en zijn lezers. HVB geniet van geen enkele subsidie, het maakt geen deel uit van een belangengroep of organisatie en het kan niet putten uit een kapitaal. Alleen u beslist over het verder bestaan van dit tijdschrift. Het wordt tijd dat u dit (64-jarige!) blad daadwerkelijk steunt want...

de toekomst van HVB ligt in uw handen





Georganiseerde vrijzinnigheid antwoordt op HVB-artikel:

'Uw verwijt van laksheid dient gerelativeerd te worden'

[*De redactie ziet zich hier genoodzaakt een techniek van de feuilleton te gebruiken. Vooraleer het stuk begint, wordt in enkele beelden geschetst wat eraan vooraf ging, zodat de lezer de draad moeiteloos kan opnemen.*]

In juli publiceerde HVB een uitgebreid dossier over een vissersenquête waarvan de resultaten bewust uit de pers gehouden werden. Bijzondere aandacht daarbij kreeg visserijaalmoezenier Dirk Demaeght, want hij was het die de enquête gelanceerd en gecoördineerd had. Hij was het die ons meermaals beloofd had inzage te geven in de resultaten. Hij was het die ons zei dat wij — de pers! — die uiteindelijk toch niet te zien zouden krijgen. We voelden ons dan ook, zo formuleerden we het toen plastisch, *'serieus op onze pik getrapt'* en het gevolg was *'een pisnijdig onderzoek naar deze enquête'*. (*)

In de rand vermeldden we dat het toch wel eigenaardig was dat het uitsluitend een katholieke aalmoezenier was die betaald werd om het geestelijk leven van de vissers te begeleiden. Daar waar de grote meerderheid van de vissers aan de katholieke kerk geen boodschap heeft. Daarbij wisten we te melden dat die niet-katholieke vissers nochtans wettelijk recht hebben op een vrijzinnige raadsman (KB van 22 maart 1995). Alleen wordt die wet niet toegepast, omdat, zo zegden we het vlakaf, het departement van Landbouw een katholiek bastion is,* DAT UITVOERING VAN HET KONINKLIJK BESLUIT DOELBEWUST TEGENHOUDT. *Ook stipten we aan dat de vissers in deze zaak vanuit de georganiseerde vrijzinnigheid maar weinig steun mochten ontvangen. Letterlijk schreven we: 'Die gang van zaken is merkwaardig, vooral omdat er ook zoiets bestaat als de Unie van Vrijzinnige Verenigingen (UVV) die van het probleem op de hoogte is. Je zou verwachten dat vanuit dat antiklerikale bolwerk enige reactie ondernomen wordt om het betreffende velletje bovenaan de stapel te krijgen. Maar neen, die UVV kan naar eigen zeggen niets doen. Waarschijnlijk wegens canapépolitieke redenen (...)'

HALVERWEGE AUGUSTUS KREGEN we dan van Luc Devuyst een brief. Devuyst is voorzitter van de georganiseerde vrijzinnigheid (de 'Centrale Raad der Niet-Confessionele Levensbeschouwelijke Gemeenschappen van België', CVR) en wil een en ander rechtgezet zien.

'Wij hebben uw stuk met belangstelling gelezen en begrijpen uw reactie volkomen,' zo gaat hij van start en hij vervolgt: *'Wij menen echter uw kritiek op UVV sterk te moeten relativeren daar waar u UVV beschuldigt van laksheid en het voeren van canapépolitiek in een dossier dat haar rechtstreeks aanbelangt.'*

Onverwijld

Devuyst: *'Sedert het verschijnen van bewust KB hebben wij immers regelmatig het Kabinet van Land-*

'Ondanks herhaald schrijven en aandringen bij minister Pinxten heeft deze zich pas in april 97 — m.a.w. twee jaar later verwaardigd te antwoorden (...) Tussenkomsten van andere kabinetten bleken het katholieke en oerconservatieve bastion van het Kabinet van Landbouw niet te kunnen doorbreken.'

Krijgt Vlaamse visserij binnenkort een rol toebedeeld in de Britse satirische televisiefeuilleton Yes Prime Minister?

bouw (...) gevraagd om uitvoering van het KB. Volksvertegenwoordiger Bob De Richter van de Commissie van Landbouw volgt het dossier eveneens op. Ondanks herhaald schrijven en aandringen bij minister Pinxten heeft deze zich pas in april 97 — m.a.w. twee jaar later verwaardigd te antwoorden, en dit na de zoveelste tussenkomst van de vice-eerste minister. Tussenkomsten van andere kabinetten bleken het katholieke en oerconservatieve bastion van het Kabinet van Landbouw niet te kunnen doorbreken. Op 17 april heeft minister Pinxten gemeld dat hij zijn personeelsdienst de opdracht had gegeven het KB onverwijld uit te voeren.'

Omdat Devuyst nu moet constateren dat er van dat onverwijld maar weinig in huis komt, vraagt hij aan zijn politieke contacten om verder druk te blijven uitoefenen. En hij besluit: *'Gelet op voorgaande achten wij uw negatieve reactie jegens UVV onbillijk en overtrokken. Dienvolgens verzoeken wij u beleefd de lezers van uw tijdschrift in kennis te stellen van de juiste toedracht.'* Hetgeen wij dan ook doen.

Yes prime minister

Voorzitter Devuyst bevestigt eigenlijk hetgeen we zegden. De in UVV en CVR georganiseerde vrijzinnigen zeggen dat ze ter zake niets kunnen doen. Zeker, zij weren zich op hun manier en schrijven dus brieven naar deze en gene minister, maar Devuyst geeft toe dat het geen zoden aan de dijk brengt.

Wanneer wij stellen dat die onmacht waarschijnlijk toe te schrijven is aan canapépolitieke redenen, dan doen wij dat wel overwogen. Ten eerste staat daar 'waarschijnlijk'; hetgeen betekent dat wij dat niet met zekerheid weten. Wij zijn namelijk niet ingewijd in de geplogendheden van ministeries en kabinetten waarin machthebbers klaarblijkelijk wèl wetten omzeilen, KB's achterhouden, de wetgever boycotten, democratische rechten aan hun laars lappen...

Omdat wijzelf eerder tot het gepeupel behoren hebben we daar zo onze mening over, over hetgeen we daar zien gebeuren (of niet gebeuren). Wij vermoeden bijvoorbeeld dat zo'n KB-tje gebruikt wordt als wisselmunt in machtspelletjes tussen ministeriële kabinetten, elitaire organisaties, invloedrijke milieus en andere zuilen. Met andere woorden: als dat KB uiteindelijk bovenaan de stapel geraakt, zal dat waarschijnlijk het gevolg zijn van een aantal gesprekken — op de canapé als het ware. In deze pluchen omgeving heeft iemand anders dan op zijn beurt beloofd ook een ander papiertje te verschuiven. In afwachting van de (ook al onderaan de stapel gelegde) *Nieuwe Politieke Cultuur* zal dat wel de manier zijn waarop zo'n 'peanuts' na verloop van jaren geregeld worden, een beetje zoals de bureaucraten van het Britse satirische televisiefeuilleton *Yes Prime Minister* dat plegen te doen.

Let wel, wij doen daar niet cynisch over. Voor onze ogen zien wij vissers de verdommenis ingaan terwijl de vissersgemeenschap uit elkaar valt. Hen wordt de bijstand ontzegt van een gelijkgezinde die hen nabij is. In die omstandigheden is het voor ons moeilijk om nog jaren objectief te blijven, hetgeen Devuyst *'onbillijk en overtrokken'* noemt.

Flor Vandekerckhove

(*) Toevallige lezers die het dossier willen zien, kunnen het betreffende nummer van HVB nog toegestuurd krijgen nadat ze 100 bef overgeschreven hebben op rekening nummer 384-0596581-18 van Het Visserijblad. Vermeld HVB VII/1997.

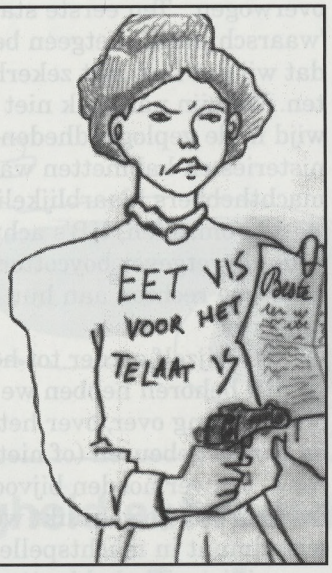
CREVITS

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

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

brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden naar de redactie van HVB gestuurd: Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene.
Publicatie houdt niet in dat het blad de mening van de breifschrijver deelt.
Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.



Tong bij de bakker, schol in het tankstation

Als het van minister Colla afhangt dan kan iedereen binnenkort een kilo pladijs of tong kopen bij de bakker of een blik tomaten in het naburige tankstation. Hij verspreidde immers een omzendbrief waarin hij alle handelszaken toelating geeft vis en vlees te verkopen. Als het geheel in een wet gegoten wordt, betekent dit meteen een revolutie binnen de kleinhandel... en een ernstig nadeel bij het invoeren van een kwaliteitslabel voor onze visserij. Volgens ons is iemand op het betreffende ministerie dan ook op hol geslagen.
De Minister lanceerde het initiatief, volgens zijn eigen woorden, om een reeds bestaande toestand simpelweg te legaliseren. De circulaire zegt letterlijk: '*Wegens de evolutie in de distributietechnieken en gezien de praktische problemen bij de controle, heb ik mijn diensten de opdracht gegeven de bestaande reglementering met betrekking tot de detailhandel in vlees en vis aan te passen.*'
Dit bericht stuurde de minister naar de veterinaire keuringsdiensten. Een opmerkelijk initiatief, dat is wel het minste dat we kunnen zeggen! Tot nu toe kregen immers enkel diegenen die in het bezit waren van een vergunning de toelating verse vis of vlees verkopen. Nu schreef de minister aan het Instituut voor Veterinaire Keuring (IVK), dat de inspecteurs meer op de hygiene van de verkochte vis moeten gaan letten i.p.v. de nodige vergunningen voor het verkopen van vis en vlees te controleren. De controles moeten ook in strengheid en frequentie sterk gaan toenemen. Voor winkeliers geldt ook de verplichting het vlees en de vis bij erkende leveranciers te bestellen.
Minister Colla verdedigt zijn standpunt met hand en tand. Omdat hij enkel een bestaande toestand in een wettelijk kader wil gieten zou het dus de bedoeling zijn de leemten in de wetgeving op te vullen. En inderdaad, sinds lang kan je bij de kruidenier bvb zure haring in een bokaal kopen. Maar het risico bestaat natuurlijk dat het fenomeen nu wel een erg hoge vlucht gaat maken zodat elke supperette, kruidenier en bakker morgen misschien verse vis opneemt in het assortiment. Iets wat de minister overigens tegenspreekt: volgens hem zal het allemaal zo geen vaart lopen, onder andere door de hoge investeringslast die de benodigde koelinstallaties met zich meebrengen.
Voorts hamert Colla op het belang van de hygiëne, iets wat niet altijd ☛

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/ 33 90 90 - fax: 059/ 32 04 46

in orde was bij de niet-vishandel die toch vis en/of vlees verkochten. De strengere controles zouden in dat geval kunnen gaan zorgen voor minder mistoestanden.
De Maritieme Ombudsdienst verzet zich met klem tegen de argumenten die minister Colla gebruikt. Uiteraard zijn we ook tegen zijn beslissing. Het zit er immers dik in dat vanf nu ook winkels zonder kwalificaties en mensen zonder opleiding vis gaan verkopen. De gevolgen zullen ernaar zijn. Niemand in zo'n winkel zal kunnen antwoorden op vragen van de klant naar bereidingswijze of kwaliteit van de vele soorten vis. Ook omdat in veel van die winkels de omzet van verse vis te klein zal zijn, mogen we verwachten dat de kaliteit eronder zal lijden.
De Maritieme Ombudsdienst hoopt dat de mensen vis blijven kopen in in de gevesdtigde vishandels waar ze kunnen rekenen op professioneel advies inzake dagverse vis en waar het kwaliteitslabel van onze visveilingen te zien zal zijn.
Indien het zo ver komt dat de minister zijn zin krijgt en de reglementering van kracht wordt dan zal de Maritieme Ombudsdienst, samen met de Landsbond van Slagers, naar de Raad van State trekken.

G. Deman, Brugge

Oostende, stad aan zee

Oostende is een stad aan zee. Voor de economie betekent dat minstens twee dingen. Eén: **toerisme,** een zeer belangrijke economische pool. Twee: **haven**, een nog belangrijker economische pool..
Oostende is sinds mensenheugnis een badplaats met grote aantrekkingskracht. De stad werd met recht de *Koningin der Badsteden* genoemd. De jongste dertig jaar, en de laatste vijftief jaar bijzonder intensief, is deze badplaats door een bijzonder slecht bestuur in verval geraakt. Eerst waren de bestuurders niet van hun stuk te brengen door alle negatieve kritiek die geuit werd, maar sinds zes maanden hebben ze onderkend dat dat de stad veel glans verloren heeft. Dat resulteerde in een typisch Oostendse oplossing. In plaats van opnieuw glans te geven aan de titel *Koningin der Badsteden* schrapte men de eretitel en maakte men een nieuw logo: *Stad aan Zee*.
Deze stad aan zee heeft wel musea die erbarmelijk gehuisvest zijn, een vervallen uitgangsbuurt, geen schouwburg, eenhavenaccomodatie waarvoor de kleinste stad in Nederland zich zou schamen...
Ik heb minister Vande Lanotte horen zeggen dat een stad aan zee eigenlijk gehandicapt is. Dat wil ik bestrijden. Oostende heeft alles voor op een stad in het binnenland. Oostende heeft aan de ene kant een belangrijk hinterland en aan de andere kant ligt de hele voor haar wereld open. Per schip kan de hele wereld hier goederen en mensen aan wal brengen. Per schip kan Oostende op haar beurt mensen en goederen over de hele wereld sturen. Maar de haven moet dan wel professioneel bestuurd worden. Die haven moet de motor zijn waarop Oostende heel het jaar drijft. Ontwikkeling van voor- en achterhaven zijn dan ook levensbelangrijk. Hier wordt het geld verdiend waarmee gezelligheid, kunst en cultuur gefinancierd moeten worden. En dat zal op zijn beurt het toerisme aanzwengelen, want zonder vermaak bij slecht weer komt de toerist niet meer naar de Vlaamse kust terug.

H. de Bruin, Rotterdam

Maritieme terminologie

De franstalige 'Haute Ecole de la Communauté Française de Bruxelles deelt mee dat ze volgend jaar op 15 en 16 mei een internationaal colloqium over de maritieme woordenschat organiseert. Deze bijeenkomst zal toegespitst worden op het probleem van de vertaling van maritieme termen. Zij richt zich naar tolken, vertalers en zeelui. Officiële talen van het colloqium zijn het Frans en het Engels. Er wordt simultaanvertaling naar andere talen voorzien indien daar vanuit de deelnemers vraag naar ontstaat. Meer info is te bekomen op het secretariaat van het colloqium over maritieme terminologie, Centre TERMISTIE - ISTI, Joseph Hazardstraat 34, B- 1180 Brussel.

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
OTO TAXI
Bredene Oostende
het taxibedrijf voor de visserij

TELEFONEREN VAN EN NAAR BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

MET DE NIEUWE TELEFOON

«AUTOLINK»

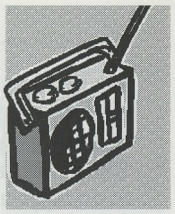
KAN DIT

ZELFS SCRAMBLEN KAN !!!!

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

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

NIEUW - NIEUW - NIEUW



Begin van de jaren zestig was er een gat in de markt: de **Vrije Radio**. Maar **piraterij** was het ook. Elke staat bleef immers zweren bij de nationale officiële zender, zodat de vrije radio slechts **illegaal**, en dus meestal **vanop zee**, mogelijk was. Wie nu denkt dat het een typisch Noordzeefenomeen was, heeft het verkeerd voor. In de **sixties** kon je op de zeven wereldzeeën piraatzenders treffen: voor de kusten van Spanje, Italië en Griekenland lagen er tientallen; voor Israël lag het Peace Ship van Abe Nathan met de radio's Voice of Peace en Voice of Hope. Ook voor de kusten van Noord en Zuid-Amerika lagen tientallen zendschepen. Maar wij blijven ook in het slot van deze reeks dichter bij huis.

Van Uilenspiegel, City, Delmare, Magdalena en de andere

DE PIRATENZENDERS, OFTE VRIJE RADIO'S ter zee, bepalen mee het gezicht van de sixties. Een van de pioniers is overigens het Belgische Radio Antwerpen dat uitzendt vanop het betonnen zendschip Uilenspiegel; bekend geworden als Radio Uilenspiegel.

Betonnen zendschip? Welja. Na WO II blijven een aantal Duitse betonnen rompen in de haven van Antwerpen liggen. Ze zijn gebouwd als blokkagevaartuigen voor de Slag om Engeland, om de Britse magnetische zeemijnen te ontwijken, als fuelleveranciers voor de Duitse onderzeeboten. Het is zo'n schip dat gebruikt werd om *Radio Uilenspiegel* op in te richten. (*)

Uilenspiegel krijgt vrij snel succes aan de Vlaamse kust. Het zendt dan ook uit ter hoogte van Oostende. Maar ook hier moeten we noteren dat de radio's het op zee niet gemakkelijk hebben. Tijdens een storm in 1961 drijft het schip af. Het loopt vast op het weidse strand van Retranchement, nabij Cadzand in Nederland. De plaatselijke bevolking, met een traditie in het strandjutten, rooft de zender systematisch leeg. De romp ligt er nog jarenlang, met groen mos overgroeid, tot het om veiligheidsredenen wordt afgebroken.

Naast de natuur is er ook nog de Staat die de zenders het leven zuur maakt. Om de zeezenderij te beteugelen tekent België in 1962 bijvoorbeeld al het Verdrag van Straatsburg. En omdat Nederland pas in 1974 tekent speelt de geschiedenis van de latere Belgische zeezenders zich in Nederlandse middens af.

Radio City

Bepaald avontuurlijk is het einde van *Radio City*. Bij de teloorgang zijn alle piratenelementen aanwezig : bedreigingen, gijzelingen, enteringen, vecht- en zelfs schietpartijen.

City wordt opgericht door de Brit *Reg(inald) Calvert*. De radio zendt uit vanop de *Shivering Sands Towers* in de Theemsmonding. Deze Towers is een op palen gebouwd fort uit WO I (aangepast in WO II) dat door het Britse leger werd ingericht om de Theemsmonding (en Londen) doeltreffend te verdedigen.

Reg Calvert heeft contacten met de oprichter van *Radio Atlanta*, een obscuur personage, bekend als *Major Smedley*. Deze *Smedley* is het die het idee lanceert om een radiozender op te richten in hogervermelde *Towers* en wil meteen geld van *Calvert* krijgen voor zijn briljante vondst. *Calvert* weet dat het fort nog altijd eigendom is van de Britse Staat en meent bijgevolg dat er aan *Smedley* niets te betalen valt. Wel voert hij het plan uit,

'Een man en een vrouw uit het Londense Soho charteren een sleepboot. Met een tiental mannen aan boord vertrekken ze op maandag 19 juni 1966 naar de zendplaats van *Radio City*. Op het fort wordt de installatie bestormd en worden de zeven aanwezige technici overweldigd. Het koppel ontmantelt de zendkristallen en verdwijnt met de sleepboot. Tien bestormers blijven achter als bezetters.'

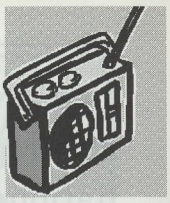
waarmee *Radio City* geboren is. *Smedley* vindt dan weer dat zolang er geen betaling plaatsvindt, *Radio City* zijn eigendom is. Na een periode van 'gewone' bedreigingen en poging tot chantage grijpt de majoor naar grote middelen: hij wil *Radio City* met een heuse raid het zwijgen opleggen. Het vervolg leest als een thriller.

Een man en een vrouw uit het Londense Soho charteren een sleepboot. Met een tiental mannen aan boord vertrekken ze op maandag 19 juni 1966 naar de zendplaats van *Radio City*. Op het fort wordt de installatie bestormd en worden de zeven aanwezige technici overweldigd. Het koppel ontmantelt de zendkristallen en verdwijnt met de sleepboot. Tien bestormers blijven achter als bezetters.

Op dinsdag 20 juni 1966 doet *Calvert* aangifte van de diefstal. De politie zegt dat ze, gezien de status van het fort, niets kan ondernemen. *Calvert* wordt dus gedwongen met zijn tegenstander te onderhandelen. Hierop komen *Major Smedley, Philip Birch* (eigenaar van *Swinging Radio Londen*) en *Calvert* bijeen. In pure maffiastijl wordt onderhandeld over het terugkopen van de zendkristallen. *Birch* ziet dat hij verwikkeld geraakt in een misdadige zaak, distancieert zich van het gebeuren en vertrekt. *Calvert* gaat trouwens niet in op de chantage. Integendeel, hij gaat in de tegenaanval. Op woensdag 21 juni probeert hij de zendkristallen met geweld op te halen bij *Smedley*. Rond 22u00 wordt *Calvert* er doodgeschoten en wordt *Smedley* aangehouden.

Donderdag 22 juni. Zes politiemannen gaan de zeven technici en de tien bezetters ondervragen. Aan het Britse leger wordt gevraagd het fort te ontruimen. Die verklaart echter dat het fort niet meer onder hun bevoegdheid valt. *Dorothy Calvert*, de weduwe van *Reg*, zegt op de BBC dat ze 's anderendaags naar het fort afvaart om er persoonlijk de leiding van *Radio City* op zich te nemen. 's Avonds krijgt ze thuis doodsbedreigingen.

Vrijdag 23 juni. Twee vissersboten verlaten de haven van *Whitstable*. In de ☛



eerste zitten zeven technici die hun gegijzelde kameraden moeten aflossen. De tweede is afgeladen vol met journalisten. Bij het fort mogen enkel de technici overstappen. De journalisten worden door de bezetters met snijbranders geweerd. *Dorothy Calvert* probeert nog via rechterlijke weg de bezetters uit het fort te krijgen. Dit lukt niet omdat zij het fort niet in eigendom heeft.
Zondag 25 juni. De bezetters verlaten spontaan het fort. De zendkristallen werden terugbezorgd en *Radio City* komt weer in de ether.
Bij veel Britse politici gaan nadien stemmen op om Vrije Radio te legaliseren. Tevergeefs, want het voorval met *Radio City* zorgt er ook voor dat de *Marine Offences Act* (zie HVB #VI 1997 p. 17) in 1967 snel wordt getekend. Hiermee was ook het lot van deze bijzonder avontuurlijke zender bezegeld.

Radio Delmare

Jarenlang werkt de Nederlandse *Gerard Van Dam* mee aan verschillende zeezenders, zoals bijvoorbeeld *Radio Caroline*. Hij is een specialist. Hij spoort oude vissersschepen en coasters op om door te verkopen aan zeezenderkandidaten. Zo redt hij in 1972 de *Mi Amigo* van de sloper. In 1973 koopt *Van Dam* het vissersvaartuig *Janine* als tweede zendschip voor *Radio Atlantis* van de Belgische *Adriaan Van Landschoot*. De *Janine* is de ex-IJM 15 *Emma* (50 m l., 8,5 m br., 3,75 m diepgang, 880 pk, geb. in 1956) van de *NV Scheepsexploitatie Maatschappij De Marezaten* uit IJmuiden, de ex-KW 122 *Zeeland* (de 2de) van de rederij *Ouwehand* uit Katwijk en het ex-recreatieschip (zeehengelen) *Condor* (**).
Begin 1977 start *Van Dam* zijn eigen Radio *Delmare*. Maar makkelijk heeft hij het niet. Elk jaar verliest hij een schip aan de Nederlandse Justitie.
Begin 1978 maakt *Van Dam* de vissersboot *Aegir* (z'n 2de zendschip) klaar in de Laakhaven van Den Haag. Om geen argwaan te scheppen is de ploeg gekleed als een stel padvinders. Als het schip klaar is om uit te zenden wordt het overgebracht naar Scheveningen. Hier gebeurt een fout: de zender wordt getest in de vissershaven. De politie doet meteen een inval en alle apparatuur wordt verwijderd. De politie vergeet echter het schip aan de ketting te leggen. De dag erop vlucht de bemanning met de *Aegir* naar open zee. Als de heisa rond het schip geluwd is, vaart de *Aegir* Maassluis binnen om nieuwe zendapparatuur te bestellen. Daarop gaat het ex-vissersschip voor de rede van Oostende voor anker wachten. Vanuit Breskens wordt door het vissersschip *Mathilde-Simonne* zendapparatuur, opgekocht bij het Belgische leger (nog gebruikt in Kongo), aan boord gebracht. Terwijl de zender wordt geïnstalleerd vaart de *Aegir* langzaam naar de Zeeuwse kust. Voor de Scheldemonding ontploft de motor. De *Mathilde-Simonne* sleept de *Aegir* 6 zeemijlen uit de kust, waar het, ter hoogte van Goedereede, voor anker wordt gelegd. Daar wordt met succes uitgezonden tot... 2 weken later de ankerketting knapt, de Aegir op drift slaat richting Zeeuwse kust en in de territoriale wateren door een sleepboot van *Smit International*, in opdracht van de Nederlandse Justitie, wordt gepraaid en opgebracht naar Maassluis. Door het gerecht aangeslagen, wordt de Aegir 's anderendaags overgebracht naar de Entrepothaven (douanehaven) van Amsterdam. Over deze Entrepot zullen we het hier nog veel moeten hebben.
Op 5 juni 1979 is *Radio Delmare* weer in de lucht vanop de *Aegir II*. Dit overigens omzeggens waardeloze vissersschip is hoofdzakelijk betaald door sponsors. Door de aankoop van de vorige zendschepen, zendapparatuur en de gerechtelijke boetes, zijn de medewerkers van het radiostation aan het einde van hun financieel latijn. *Radio Delmare* wordt nu geleid door een Belgische technicus. Als de man terug naar België moet om er zijn legerdienst te vervullen, valt *Delmare* stil. Alhoewel de medewerkers beloven terug te komen met een vierde zendschip, is dit het einde van de radiopiraat.
Bij Delmare is *Van Dam* intussen op de achtergrond geraakt. Hij is alweer met iets anders bezig. Wetende dat de *Mi Amigo* van *Radio Caroline* het niet lang meer zal uithouden, koopt *Van Dam* de oude SCH 54 *Oceaan 9* (de ex-IJM 54 *Swift* van de *NV Zeevisserij Maatschappij Limburgia* uit IJmuiden, verbouwd tot viskotter in 1956 en 108 brt groot), dat toen reeds wordt uitgebaat als visrestaurant. Een ploeg medewerkers steelt de zendapparatuur van de in de Entrepothaven aan de ketting liggende *Aegir* en installeert alles op de ex-SCH 54. *Van Dam* biedt de SCH 54 in 1979 aan als vervangingsschip voor *Radio Caroline*. *O'Rahilly* (HVB #VII/1997 p. 20) is evenwel krap bij kas en weigert. Daarop wordt het schip ter hoogte van Scheveningen voor de kust voor anker gelegd. Op 15 januari 1980 slaat een storm het van zijn ankers. Het drijft de territoriale wateren binnen en wordt door de Nederlandse justitie aangeslagen. Het belandt op zijn beurt in de Entrepothaven van Amsterdam, waar stilaan een respectabele vloot zendschepen verzameld ligt. Onvermoeibare *Van Dam* koopt hierop een ander vissersvaartuig, de *Martina* (ex-SCH 159 *Martina* van reder *M. den Dulk*, een motorlogger van 162 brt uit 1916). Opgejaagd en na een hele reeks omzwervingen, nadat het ook nog vastgelopen was op een zandbank in de Scheldemonding, wordt het vaartuig weer verkocht, nadat de in België gekochte nieuwe zendapparatuur aan de Belgisch-Nederlandse grens werd verbeurd verklaard. *Van Dam* geeft het niet op en waagt nog een avontuur. Hij koopt het vissersschip *Morgenster* (ex-SCH 324 Morgenster van reder *M. den Dulk*, een zusterschip van de *Martina*, geb in 1919) dat ogenblikkelijk op verdenking van piraterij aan de ketting wordt gelegd. Hiermee eindigt de zeezenderperiode van de Nederlander : hij is blut.

De Magdalena

Eind 1978 verlaat de Belgische zakenman *Silvain Tack* met zijn *Radio Mi*☛

Radio Caroline herleeft

Nadat *Swinging Radio London* de toelating kreeg om in het kader van het dertigjarige bestaan van de *Marine Broadcasting Offences Act,* een Britse wet van 14 augustus 1967 die uiteindelijk alle zeezenders de das omdeed, om een dertigtal dagen opnieuw te mogen uitzenden, werd ook de *Ross Revenge* van *Radio Caroline* uit de museumstal van de *London Docks* gehaald. Ook deze zeezender kreeg, in het kader van de viering, toelating om op golflengte 1278 kHz, zij het met een beperkt vermogen, uit te zenden van 3 tot 31 augustus 1997. De *Ross Revenge* mocht deze keer lekker binnen de territoriale wateren uitzenden. Het ex-vissersschip (zie HVB # VIII/1997 p. 31) lag verankerd (motor stuk) op de weidse watervlakte waar de Medwayrivier tussen het schiereiland Isle of Grain en het eiland Isle of Sheppey in de Theemsmonding stroomt, net bezuiden Londen en niet zo ver van het historisch toeristenstadje *Rochester.* Met het moderne logo *Radio Caroline is back* lag het visserschip er weer trots te wezen. Zowel jonge deejee's als de echte veteranen uit de hoogdagen van de zeeradiopiraterij konden terug hun hart ophalen met het draaien van sixtie- en seventieplaten (of cd's).
Natuurlijk werd er ook weer gedroomd. De realisten lieten Radio Caroline op 1 september los. Sentimentalisten hadden al een project om Radio Caroline te laten herleven als legale Europese radio ... of als satellietzender.
Na de piratenzenders op zee, nu ook de piratenzenders uit de lucht? (dp)

Op de foto staat Reg Calvert, (omcirkelt) de radiopiraat die in een vuurgevecht in pure maffiastijl om het leven zou komen. Zijn verhaal leest als een echte thriller.

Amigo het zendschip *Mi Amigo* (***). Hij verhuist naar een 80 m lang vrachtschip, de *Magdalena.* Deze ligt verankerd buiten de territoriale zone ter hoogte van Bredene. De uitzendingen starten op 1 juli 1979. Maar ook daar laat de natuur de muziek niet los. Op 25 augustus 1979 slaat het schip los van zijn ankers. Het drijft in noordelijke richting. De kapitein is met vakantie en de bemanning krijgt de motor maar niet opgestart. Ze slagen er wel in het schip te verankeren, ter hoogte van de Scheldemonding, achter het zandbankengebied de Hinders. De *Magdalena* blijft verder vanop die plaats uitzenden. Op 19 september 1979 slaat het weer los en drijft richting Nederlandse kust èn richting zendschip *Aegir II* van *Radio Delmare*. Daar houdt men zich al klaar om de plaat te poetsen. De opvarenden van de *Magdalena* slagen er nogmaals in het schip te verankeren, net buiten de Nederlandse territoriale zone. En omdat het verhaal nog niet ten einde is slaat de *Magdalena* op vrijdag 21 september nog eens los en drijft richting kust. Het loopt vast op een zandbank, in het Scheldeëstuarium, voor het eiland *Schouwen.* Op een 10-tal plaatsen lek, wordt het geënterd door de Nederlandse Rijkspolitie en verbeurd verklaard. (****) De *Magdalena* belandt op haar beurt in de Entrepothaven te Amsterdam, waar het, gezien de vele lekken, snel richting sloop gaat. Het hele project heeft in plaats van de gebudgetteerde 12 miljoen frank, maar liefst 22,5 miljoen gekost.

Radio Paradijs

In 1981 wordt de coaster *Magda-Maria* met *Radio Paradijs* aan boord, door de Nederlandse overheid in volle Noordzee, buìten de territoriale wateren, gepraaid en opgebracht naar de ons inmiddels overbekende Entrepothaven. De coaster voert de Panamese vlag, maar is volgens de justitie niet in Panama ingeschreven en is dus statenloos. In 1962 had de Deense Overheid ook reeds een statenloos zendschip, de *Lucky Star*, vanuit de Noordzee geplukt. In september 1985 buigt de Nederlandse justitie zich nog altijd over een beroep i.v.m. een eventuele teruggave van de *Magda-Maria*. Later wordt het beroep geklasseerd en de coaster definitief aangeslagen.

De vrije radio's, de moderne piraten ter zee, hebben het onderspit moeten delven in de strijd tegen Staat en natuur.

Daniël Pots

(Slot)

(*) Zo'n betonnen vaartuig is vandaag nog te bezoeken als Kerkschip te Antwerpen (nabij de fabrieken Ford Tractor en General Motors).
(**) De *Janine*, alias *Radio Atlantis*, lag voor de Zeeuwse kust tot het, na de Nederlandse ondertekening van het Verdrag van Straatsburg in 1974, door de eigenaar werd opgelegd te Vlissingen. Het oud-vissersschip werd in 1975 verkocht voor de sloop.
(***) HVB #VII/1997 p. 21.
(****) Op dezelfde zandbank strandt in juli 1979 een toeristenboot die rondvaarten verzorgt naar de zeezenders en in september 1978 het eerste zendschip van *Radio Delmare.*

BOEKBESPREKINGEN

Naslagwerken

Sinds kort heeft Kluwer Editorial twee nieuwe publicaties in de rekken liggen die de interesse kunnen wegdragen van allen die in het transportgebeuren actief zijn. Als eerste noteren we het *'Douane Zakboekje '97'*. Nu reeds zes jaar op rij vormt dit zakboekje voor vele declarenten, expediteurs, logistieke medewerkers, bevrachters, vervoerders, traffic managers, scheeps- en luchtvrachtagenten een onmisbaar naslagwerk. Compact en in eenvoudige taal wordt een overzicht van de basisbeginselen inzake douane- accijns- en BTW-reglementering bij in- en uitvoer gegeven, problemen aangestipt en de oplossingen aangeboden. Het douane zakboekje richt zich enerzijds tot iedereen die beroepshalve met de douanereglementering in aanraking komt en anderzijds tot eenieder die een compact totaalbeeld wenst te krijgen van de werking van de interne markt en van haar rol binnen het Europese integratieproces.

Kluwer Editorial bracht ook een nieuwe, losbladige publicatie op de markt, getiteld *'Import- en Exportdocumenten'*. Het werk vertrekt vanuit het standpunt van de gebruiker, d.w.z. vanaf het afgesloten internationaal contract. De verplichtingen, en de eruit voortvloeiende operaties van de contractanten of hun aangestelden (vervoerders, expediteurs, verzekeraars, banken...) vormen de rode draad in het verdere verloop van het 'verhaal'. In negen hoofdstukken worden de opeenvolgende stadia van de exporttransactie gevolgd. De documenten die in elk stadium worden gebruikt, worden telkens gedetailleerd beschreven én naast een blanco, ook van een ingevuld formulier voorzien op basis van een praktijkvoorbeeld.

Voor de redactie van zowel het *'Douane Zakboekje '97'* als van *'Import- en Exportdocumenten'* deed Kluwer Editorial beroep op topprofessionals uit de Belgische economie en academische wereld.

Wie meer inlichtingen wenst over beide publicaties kan terecht bij de klantendienst van Kluwer Editorial, Kouterveld 2, 1831 Diegem of telefonisch op het nummer 02/719 16 68.

Sleepdiensten

In welke haven men ook komt, waar ook ter wereld, zal men sleepboten aantreffen. Havensleepboten, gemaakt om andere vaartuigen, die geen middel van voortstuwing hebben of die zo groot zijn dat enige hulp noodzakelijk is, naar hun bestemmingsplaats te vervoeren. Een ieder heeft ze wel eens bekeken, los varend in de haven, één brok speelsheid, met een grote witte snor voor de kop of heel voorzichtig manoeuvrerend om een zeeschip in het dok te loodsen. Booreilanden verslepen en verplaatsen, op de centimeter nauwkeurig, met zes of zeven zeeslepers met een totaal vermogen van meer dan 100.000 paardekrachten. Over deze schepen gaat dit boek. Een overzicht van alle Nederlandse en Belgische bedrijven die sleepboten en/of bevoorradingsschepen in de vaart hebben. Een complete vlootlijst met van ieder schip de technische gegevens zoals lengte, breedte, diepgang en machinevermogen. Geïllustreerd met ruim 400 foto's is dit boek een 'must' voor iedere geïnteresseerde.

'Sleepboten, Nederland/België' werd samengesteld door J.G. Jansen en uitgegeven door Uitgeverij De Alk uit Alkmaar. Met 176 pagina's, A4-formaat met harde kaft kost het boek 60 gulden. In België wordt het verspreid door Agora (Tel. 053/78.87.00), ISBN 90 6013 979 8.

Oorlog

Onlangs verscheen bij Uitgeverij De Alk in Alkmaar (Nederland) het boek *'Schepen van de Koninklijke Marine in W.O. II'*. In dit boek beschrijft auteur *Chris Mark* alle oorlogs- en hulpschepen waarover de Koninklijke Marine in de periode tussen 1939 en 1945 heeft beschikt. Het boek geeft ook een overzicht van de schepen die in mei 1940 nog op stapel stonden of besteld waren. Van alle schepen worden naast uitgebreide technische gegevens ook beschrijvingen gegeven van hun prestaties in oorlogstijd. Ruim 350, vaak unieke en niet eerder gepubliceerde foto's verduidelijken de tekst en geven een goede indruk van de schepen en scheepstypen, die in de meest dramatische periode van de geschiedenis van de Koninklijke Nederlandse Marine in aktie waren.

Net als alle publicaties van De Alk werd het boek prachtig uitgegeven op A4-formaat, met harde kaft en een omvang van 184 pagina's.

Het boek kost 65 gulden. In België worden de publicaties van De Alk verspreid door Agora (Tel. 053/78.87;00). Uiteraard kan het boek bekomen worden in de boekhandel, ISBN 90 6013 522 9.

Cruise

Enige tijd geleden verscheen ook bij de Uitgeverij De Alk *'Droomschepen van de Holland Amerika Lijn'*, een werkelijk prachtig boek van de hand van de bekende maritieme auteur *Arne Zuidhoek*.

De cruise-schepen van de Holland Amerika Lijn behoren tot de meest populaire vakantieschepen ter wereld. De faam die de vaartuigen bij het reizende en vakantieminnende publiek hebben opgebouwd is nog steeds de basis van het succes van de huidige schepen met vertrouwde namen als *'Rotterdam'*, *'Nieuw Amsterdam'*, *'Noordam'*, *'Westerdam'*, *'Statendam'*, *'Maasdam'*, *'Rijndam'* en *'Veendam'*.

Deze en andere schepen worden aan de hand van schetsen, tekeningen, bouwplannen en ruim 450 foto's volledig belicht. Sporen naar het illustere verleden van deze beroemde rederij zijn gevolgd, met verwijzingen naar de varende paleizen van concurrerende rederijen. Centraal staan de dromen van zeelieden, passagiers, vakantiegangers en van de scheppers van deze drijvende lusthoven en staal geworden luchtkastelen.

Net als alle andere uitgaven van De Alk werd ook *'Droomschepen van de Holland Amerika Lijn'* uitgegeven op groot formaat met harde kaft.

Het boek telt 208 pagina's en kost 79,90 gulden. In België wordt het verspreid door Agora (Tel. 053/78.87.00). Onder nummer ISBN 90 6013 068 5 is het ook in de boekhandel verkrijgbaar.

Boekbesprekingen: Frank Neyts

GRATIS zoekers in Het Visserijblad

Vissers, sportvissers, kapiteins, marineofficieren, walkapiteins, reders, yachtsmen, vishandelaars en vislossers, dekzwabbers, diepzeeduikers, visrestaurateurs, strandjutters, nettenbreiers... of anders gezegd: elkeen 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 draaiende 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.
Doe het vóór de 20ste van de maand en uw advertentie verschijnt gegarandeerd in de eerstkomende editie van HVB

Naam:.....

Strt & nr:.....

Ptnr & strt:.....

Tel.: .....
(Bovenstaande gegevens worden niet gepubliceerd. Alleen wat in het rooster staat; verschijnt in de advertentie)

HEIST

Vissersliedfestival succes

Op het Vissersliedfestival dat jaarlijks op 15 augustus te Heist doorgaat werden dit jaar niet minder dan vijftien nieuwe visserliederen aangeboden. Voorzitter Juul De Vocht mocht Karel Redant uit Haaltert feliciteren met *'Zeemanslied'*. Hij nam de kristallen trofee, de Sabamprijs en 20 000 frank mee naar huis. Tweede werd de groep Hauman (*'Roerloos, stuurloos, onbestemd'*). Derde werd Julot Legrand (*'Hier ben ik geboren'*).
Het traditionele visserslied kreeg tien protagonisten. Derde werd Carmen Deslee (*'Een baken op zee'*). Zij werd voorafgegaan door De Melando's (*'De zeeman en zijn verlangen'*) en laureaat werd Heistenaar André Van Cuyl met *'De ramp van 1924'*, lied dat hij opdroeg aan zijn op zee gebleven grootvader. (jd)

COLIJNSPLAAT

Oostenaars winnen titel

De Oostendse garnaalpellers van de garnaalkruiersvereniging van de Vuurtorenwijk zijn erin geslaagd de titel van het *Open Nederlandse kampioenschap Garnaalpellen* naar Vlaanderen te brengen.
Drie jaar geleden hadden ze dat al eens gedaan. Verleden jaar moesten ze het echter afleggen tegen de Nederlandse concurrenten. Intussen bleven ze in Oostende echter oefenen en met succes. Berlinda Bruynsteen mocht de beker (en 1000 gulden) naar huis brengen. Tweede werd Adriaantje van den Hoek - Klink uit Stellendam en op de derde plaats stond Simonne Ghijsel uit Oostende.

GENT

Westhinder I in Gents droogdok

Een van de drie Westhinders werd voor een opknapbeurt naar een droogdok aan de Gentse stadshaven gesleept. Voor het lichtschip is nog een toekomst weggelegd als café-restaurant in de te renoveren wijk nabij de Muidebrug. De *Westhinder I*, gebouwd in 1950 en gedurende vijftien jaar bar-restaurant in de Oostendse Mercatorjachthaven, lag ondertussen al zeven jaar op sloop te wachten in het Brugse havengebied na het faillissement van de PVBA Lichtschip Westhinder in 1990. De opknapbeurt wordt uitgevoerd door het Gentse scheepsherstellingsbedrijf Port Service dat vele maanden zal nodig hebben om het zwaar aangetaste schip opnieuw in goede staat te brengen. De vzw Havengebonden Investeringen, waarbij onder meer Sidmar en het Stedelijk Havenbedrijf aangesloten zijn, participeert in de restauratiekosten die tot acht miljoen kunnen oplopen.
De *Westhinder II* en *III* liggen in Zeebrugge (Seafront) en in Antwerpen (Nationaal Scheepvaartmuseum). Het stadsbestuur van Oostende liet reeds in 1993 aan de Vlaamse minister van verkeer weten dat het geen belangstelling had om de lichtschepen over te nemen. De Westhinders werden gebouwd op de werf *Béliard, Crighton & Co* in Oostende. (gw)

HELLEVOETSLUIS

Noordhinder krijgt bestemming

Het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het laatste Nederlandse lichtschip, de Noordhinder, overgedragen aan de gemeente Hellevoetsluis die het lichtschip op haar beurt ter beschikking stelde van een plaatselijke vrijwilligersorganisatie.
In 1994 viel het besluit dat lichtschip 12 moest verdwijnen van zijn ankerplaats op de zandplaat Noordhinder (52°00'08N-2°51'11E), 75 km zuidwestelijk van Vlissingen. Het lichtschip, gebouwd in Zaltbommel, liep in 1963 van stapel en werd in 1981 grondig verbouwd. Het was het twaalfde en jongste Nederlandse lichtschip.
De Noordhinder krijgt een vaste ligplaats in de industriehaven van Hellevoetsluit. Bij feestelijkheden zal het licht weer branden. Leden van de stichting 'Lichtschip 12 Noordhinder' gaan er de komende maanden hard tegenaan om de Noordhinder in zijn oorspronkelijke staat te herstellen en er een toeristische attractie van te maken. (gw)

HEIST

Intieme zeewijding

15 augustus is in Heist ook de feestdag van O.L.V. Ster der zee... en doet daar nogal eens de passies hoog oplaaien. Toch was er van de kortsluitingen tussen prochieverantwoordelijken en organisatoren die dag maar weinig te merken. In alle sereniteit konden dan ook de op zee gebleven vissers herdacht worden. Vermeldenswaard is verder de homilie van visserijaalmoezenier *Dirk Demaeght*. Hij vroeg de toehoorders om de zeewijding te zien 'als een vraag van mannen die in hun hart, ver van huis, niet alleen vertrouwen op de techniek, het vaartuig en de visvangst, maar ook vertrouwen op bescherming en voorspoed uit een onbekende wereld'. (jd)

OOSTENDE

2de Vissersfeest

In Oostende organiseren *Ivan Fonteyne*, *Lucien Desomer* en *Eddy Serie* voor de tweede keer het *'Vissersfeest'*. Dat gaat door op 25 oktober om 20 uur in de zaal Hertendaele (Ieperstraat 22).
Er wordt uitgebreid gegeten en (ook in de prijs inbegrepen) gedronken en om 22 uur wordt de *'Waakzame Hondenwachtprijs'* uitgereikt aan de schipper die in een van de drie Belgiche vismijnen gedurende het afgelopen jaar het duurste zeedier op de markt aangeboden heeft.
Het feest eindigt niet vooraleer de hondenwacht ten einde is. Deelnemers schrijven 1350 per persoon over op rekening 380-0051694-64 van comité Vissersfeest te Oostende. Meer info bij Serie (059 / 32 54 75), Desomer (059 / 70 66 21) of Fonteyne 051 / 50 21 14).

De sector op weg naar de XXIste eeuw:

Het geld halen waar het zit!

Voorzitter Manu Desutter (links op de foto hiernaast) en coördinator Dirk Floorizone (rechts) stelden de werking van het Vlaams Visserij Informatiecentrum (VVI) in Nieuwpoort voor. Wij stelden er dan weer achteraf een dossiertje over samen. Het VVI wijst ondernemers in de sector immers de weg naar Europese en andere geldpotten.

DE STEUNMAATREGELEN VOOR DE VISSECTOR vormen een quasi onontwarbaar kluwen. Begrippen als FIOV, Pesca, doelstelling 5b, FIVA, federale, Vlaamse en regionale subsidiemechanismen... zijn niet voor iedereen zonneklaar. Er liggen als het ware miljoenen voor het grijpen, maar achter elk initiatief zit ook een dik reglement. Om geïnteresseerden wegwijs te maken en te begeleiden in de wirwar van subsidiemechanismen, projectmogelijkheden en andere wettelijke procedures werd het Vlaams Visserij Informatiecentrum (VVI) in Nieuwpoort geïnstalleerd.

Om de wettelijke ondersteuningsmogelijkheden optimaal te benutten is eerstelijnsinformatie noodzakelijk. Het is dan ook de taak van het VVI om alle betrokken partijen, vertegenwoordigd door het Vlaams Visserijcomité, met raad en daad bij te staan.
Coördinator Dirk Floorizone en zijn medewerkers zullen zowel individueel als collectief informatie verstrekken. Alle subsectoren ontvangen voortaan het driemaandelijks infomagazine van het VVI waarvan het eerste nummer half augustus verschenen is.

Guido Walters

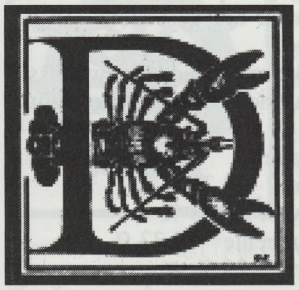
¤ Het VVI is gevestigd aan de Watersportbaan 9, 8620 Nieuwpoort, tel. 058-24.22.59, fax.: 058-24.22.60.

Vertel ons uw plannen.

Hebt u plannen? Grote plannen, kleine plannen? Of hebt u vragen? Leg ze aan ons voor. **CERA Bank is immers specialist in de kredietverlening aan landbouwers, tuinders en zeevisserij. Met een marktaandeel in Vlaanderen van 70% en jaarlijks meer dan 1.000 subsidiedossiers zijn we het best geplaatst om uw plannen mee te helpen realiseren.**

CERA BANK Denk ruim.

I. FINANCIERINGSINSTRUMENT VOOR DE VLAAMSE VISSERIJ EN AQUICULTUUR (FIVA)



E VLAAMSE VISSERIJ (en Aquicultuur) beschikt nu bijna over het subsidiëringskader waarop menigeen al maanden wacht. Het FIVA staat bijna volledig op punt. Het decreet dat de basis vormt voor de steunverlening in de visserij en aquacultuur in Vlaanderen is goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Ook over de uitvoeringsbesluiten is er een consensus, het is nog enkel wachten op goedkeuring van de teksten na advies van de Raad van State en de Europese Commissie. Belangrijk is dat de teksten ongeveer vaste vorm hebben gekregen en dat er duidelijkheid bestaat omtrent wie in aanmerking kan komen voor steun en onder welke voorwaarden. Het FIVA zal jaarlijks over 150 tot 200 miljoen kunnen beschikken die gedeeltelijk zullen opgesoupeerd worden door werkingskosten (lonen, huur administratie, organisatie...).

Zoals intussen algemeen geweten is, zijn er twee grote doelgroepen voor wie dit financieringsinstrument is bestemd.

Ten eerste zijn er de ***starters*** en ten tweede de ***bestaande*** rederijen. Een vraag die zich onvermijdelijk opdringt is de volgende: wie kan worden beschouwd als startende reder?

1. Startende rederijen

¤ Elke schipper of motorist die ten minste 25 jaar oud is en die wil investeren in een vissersvaartuig.

¤ Die daarenboven kan terugkijken op een ervaring van ten minste 800 zeedagen (wanneer het een investering in een vaartuig van meer dan 300 pk betreft) of ten minste 400 zeedagen (wanneer het een vaartuigen van minder dan of gelijk aan 300 pk betreft).

¤ Men mag dus vooraf niet op een zelfstandige basis een vissersvaartuig hebben uitgebaat.

¤ De starter is in geen geval ouder dan 45 jaar.

Wanneer kan men als starter aanspraak maken op subsidies?

¤ Wanneer ten minste 50 % van de aandelen van de rechtspersoon die men opricht toebehoren aan de werkende vennoten-bedrijfsleiders. Dat betekent dan ten minste de helft van de aandelen van de vennootschap (voor zover er een wordt opgericht) toebehoort aan de schipper of motorist van de startende rederij.

¤ De aandelen van de vennootschap moeten op naam zijn.

¤ De zaakvoerders, bestuurders of afgevaardigde bestuurders moeten onder de fysische personen-vennoten worden aangewezen.

¤ Een van die personen moet ten minste 50 % van zijn tijd aan de visserij besteden en ten minste 50 % van zijn globaal inkomen uit de visserij halen.

¤ De vennootschap moet zijn opgericht voor onbepaalde duur of voor ten minste 20 jaar.

Welke steun kan worden bekomen?

¤ De steun (voor wat Vlaanderen betreft) bestaat uit een rentesubsidie van maximaal 5 % of - wanneer met eigen middelen zou zijn geïnvesteerd - een gelijkaardige premie die ontstaat door het kapitaliseren van deze rentesubsidies. Belangrijk is dat bij het toekennen van een rentetoelage sowieso ten minste 1 % van de rentelast door de subsidie-aanvrager moet worden gedragen.

¤ Voor zover de eigen zekerheden van de investeerder niet volstaan om een voldoende waarborg te verschaffen ten aanzien van de bank, kan de Vlaamse overheid zich voor een belangrijk gedeelte van het krediet borg stellen ten aanzien van de krediet verstrekkende instelling.

¤ De situatie is verschillend naargelang het gaat om een familiebedrijf dan wel om een vennootschap. In een familiebedrijf kan de Vlaamse overheid gezien het doorzichtige karakter van de onderneming tot 90 % van de investering waarborgen. Voor wat vennootschappen betreft zal de grootte-orde van de Vlaamse borg afhangen van de eigen middelen die de vennootschap naar voor schuift. Als regel kan worden gehanteerd dat tegenover een eigen inbreng van 1, een Vlaamse overheidswaarborg van 5 mogelijk is. Wanneer men rekening houdt met de loutere theoretische waarde van het vaartuig die gekoppeld is aan het aantal pk's weet men dat dit voor de meeste vaartuigen geen problemen oplevert.

2. Bestaande rederijen

Zij die niet in aanmerking komen voor eerste installatie kunnen voor modernisering of nieuwbouw eveneens subsisdie bekomen op voorwaarde dat ze kunnen terugblikken op een ervaring van ten minste 5 jaar als bedrijfsleider in een visserijbedrijf of ze zich gedurende 5 jaar hebben ingezet in de visserijsector. De rentesubsidie bedraagt hier eveneens 5 % op het krediet of een vergelijkbare kapitaalpremie.

¤ De voorwaarden inzake duurtijd van het bestaan van de vennootschap, het op naam zijn van de aandelen, het aanwijzen van de verantwoordelijken onder de fysische personen-vennoten, de 50 %-tijden de 50 %-inkomensvereiste zijn eveneens van kracht voor bestaande reders. Wat wel verschillend is met een eerste installatie is dat het bij een bestaande rederij volstaat dat tenminste 10 % (ipv tenminste 50 %) van de aandelen zich in handen van de schipper of motorist bevinden.

Wat is evenzeer nieuw in het FIVA? Vroeger diende de investering minimum 3 miljoen frank te bedragen vooraleer er met subsidies over de brug werd gekomen. Nu volstaat een kleine investering of verrichting ten bedrage van 500.000 frank om een aanvraag in te dienen.

3. Wat zijn de belangrijkste gevallen waarin het FIVA kan tussenkomen?

¤ Nieuwbouw van een vissersvaartuig door een bestaande rederij of door een startende rederij: hier kan gedurende een periode van 15 jaar hetzij 5 % rentesubsidie worden verleend. De waarborg van de Vlaamse Gemeenschap strekt zich hier eveneens 15 jaar uit.

¤ Modernisering van vissersvaartuigen: voor een bestaande rederij is de rentetoelage van 5 % beperkt tot 7 jaar. Voor een eerste installatie is de rentetoelage 5 % gedurende 10 jaar. De waarborg beloopt 10 jaar.

¤ Aankoop van een tweedehandsvaartuig: hier gelden dezelfde periodes als in het vorige punt. ***Om alle verwarring die daaromtrent in de sector bestaat weg te werken, beklemtonen we dat voor de aankoop van een tweedehandsvaartuig in geen geval Europese steun wordt bekomen. In casu is de steun beperkt tot de Vlaamse steun.***

¤ Ook de aankoop van bedrijfsgebouwen kan worden gefinancierd. Belangrijk is dat men zowel voor vernieuwbouw van een vaartuig, aankoop van een vaartuig en uiteraard moderniseringen steeds over een voldoende visvergunning dient te beschikken. ☛

¤ BRON: "Wegwijs in de Visserij", infomagazine Vlaamse Visserij Informatiecentrum

TE KOOP, schitterende gekoelde visverkoopwagen in combinatie + koellaadbak. Belgische registratie. Te bevragen bij autobedrijf Arn. J. Spierings & Zn. Tel: (vanuit België): 00 31 13 54 209 39. Fax: 00 31 13 53 688 43.

OUD-LEERLINGEN van IBIS worden verzocht zich massaal in te schrijven bij de dit jaar 25-jarige jonge oud-leerlingenbond. Telefoneer naar nummer 050 / 50 00 04 of schrijf een briefje naar René Brock, Epsomlaan 45 te 8400 Oostende.

II. DOELSTELLING 5B-PROGRAMMA

ET HET DOELSTELLING 5B-PROGRAMMA kunnen projecten worden gelanceerd die de visserij (in het afgebakende Doelstelling 5b-gebied*) nieuwe impulsen moeten geven. Voor wat de visserij betreft zijn er vier zwaartepunten.

1. Toegepast visserij-onderzoek en ontwikkeling
2. Herstructurering van de scheepswerven voor vissersvaartuigen
3. Visserij-opleiding en herscholing
4. Visserijtoerisme

Zwaartepunt 1

Toegepast visserij-onderzoek en ontwikkeling

¤ Het toegepast onderzoeken naar de mogelijkheden om volgens modernere visserijmethodes te gaan vissen op minder beviste soorten die minder of niet quota-gebonden zijn en in andere visserijgronden binnen of buiten de communautaire wateren.

¤ Technologische vernieuwing in de visserijsector.

¤ Toegepast onderzoek tot het bevorderen van de kwaliteit van de gevangen vis aan boord van vissersvaartuigen.

¤ Toegepast onderzoek en productieontwikkeling in de visverwerkende industrie met inbegrip van integrale kwaliteitszorg.

¤ Toegepast onderzoek in het verhandelen, verkopen en transporteren van visproducten in het kader van het behouden en zoeken naar nieuwe afzetmarkten.

¤ Onderzoek naar de economische mogelijkheden van visafval als voedingsstof (voeder voor dieren), maar ook andere toepassingen.

¤ Het onderzoeken en stimuleren van commerciële samenwerking tussen reder, vismijnen, vishandel-, distributie- en visverwerkende industrie. Dit volgens de geëvolueerde nieuwste marketingprincipes, onder meer in het kader van het Vlaams economisch clusterbeleid.

Steunpercentages:
Europese Unie 40 %
Vlaamse Gewest 40 %
Private inbreng 20 %

Zwaartepunt 2

De herstructurering van de scheepswerven voor vissersvaartuigen

¤ Het bevorderen van de herstructurering van kleine scheepswerven door het uitwerken van een samenwerkingsverband tussen reders en scheepswerven.

¤ Het stimuleren van de samenwerking tussen de scheepswerven.

¤ Het ontwerpen van nieuwe visserijscheepstypes, polyvalenter uitgebouwd en eventueel uit andere materialen en met nieuwe technische uitrustingen.

Steunpercentages:
Europese Unie 25 %
Vlaamse Gewest 25 %
Private inbreng tot max. 50 %

Zwaartepunt 3

De visserijopleidingen en herscholing

¤ Het organiseren van nieuwe opleidingen om de nieuwe visserij-technieken en -methoden aan te leren. Het organiseren van sterk gespecialiseerde en bedrijfsgerichte opleidingen. Het toepassen van nieuwe marketing- en managementtechnieken op de visserijsector teneinde het bedrijfsbeheer en de bedrijfsorganisatie te verbeteren.

¤ Herscholing binnen de sector (bv van visser tot vishandelaar of visverwerker) maar ook buiten de sector al dan niet in watergebonden activiteiten, toerisme en gastronomie.

Steunpercentages:
Europese Unie 45 %
Vlaamse Gewest 55 %

Zwaartepunt 4

Visserijtoerisme

¤ Het ontwikkelen van specifieke, nieuwe visserijtoeristische activiteiten en initiatieven ten aanzien van zowel de passieve als de actieve veeleisende toerist.

¤ Het uitwerken en promoten van visserijweekends naar het voorbeeld van het hoevetoerisme.

¤ Het ontwikkelen van een nieuwe visserijgebonden attractie of toeristisch cultureel centrum.

Steunpercentages:
Europese Unie 33,33 %
Vlaamse Gewest 33,33 %
Provincie, gemeente 8,33 %
Private inbreng 25 % ☛

(*) 5b is beperkt tot de Westhoek, Middenkust en een welomschreven zeevisserijgebied.

¤ BRON: "Wegwijs in de Visserij", infomagazine Vlaams Visserij Informatiecentrum.

† In Oostende overleed op 15 augustus gewezen schipper ter zeevisserij en rustend vislosser Raf Lambrecht (84), echtgenoot van mevrouw Laurence Willaert. De overledene werd geboren in De Panne op 8 november 1912. De uitvaartdienst greep plaats in de St.-Antoniuskerk op de Vuurtorenwijk.

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. Peurquaetstraat 62, Oostende Tel.: 059/ 51 33 07

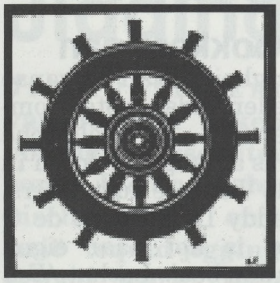
Ploegbazen-sorteerders:
Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene. Tel.: 059/ 32 49 00 // GSM 075/ 34 18 18
Jan Trotteyn, Nieuwe Steenweg 71, 8377 Zuienkerke.
Tel.: 050/ 42 43 67 // GSM 075/ 83 19 75

40

40

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

III. HET COMMUNAUTAIRE INITIATIEF PESCA



NTSTAAN omdat een meer doelgerichte en specifieke actie noodzakelijk is om aan de specifieke behoeften van de visserij tegemoet te komen, (*) is Pesca voornamelijk gericht op:

¤ heel specifieke projecten stimuleren die bijdragen tot de omschakeling in de visserij en aansturen op een uitbreiding van de verscheidenheid van het bedrijfsleven in de kustgebieden;

¤ diverse doelgroepen begeleiden en nadelige gevolgen voor de bedrijven die bij de herstructurering betrokken zijn beperken;

¤ diversificatie van de economische activiteit kan worden bevorderd door het ontwikkelen van nieuwe activiteiten om zo de afhankelijkheid van de visserij te verminderen. Het is vooral de bedoeling te voorkomen dat deze gebieden al te zwaar worden getroffen en langzaam ontvolkt geraken;

¤ niet zozeer de inhoud van Pesca, maar veeleer de wijze waarop geïntegreerde en vernieuwende projecten door de belanghebbenden van de regel zelf worden opgesteld en uitgevoerd, wordt beoogd.

Specifieke maatregelen

De Commissie somt een hele reeks specifieke maatregelen op die voor financiering in aanmerking kunnen komen:

¤ grondige verbetering van de dienstverlening aan de bedrijven, bv door het oprichten van adviesbureaus. Die kunnen voor begeleiding zorgen bij omschakeling van bedrijven uit de visserij naar andere activiteiten (bv zeevisserijtoerisme);

¤ steun voor de ontplooiing van een nieuwe economische activiteit in de kustgebieden. In dit verband wordt vooral gedacht aan de omschakeling van vissershavens, bv door oprichting van artisanale entiteiten;

¤ uitvaardigen van werkgelegenheidsbevorderende maatregelen. Voor wat vissers, visverwerkers en viskwekers betreft komt dit neer op bij- of herscholing;

¤ uitwerken van een reeks financieringstechnieken, bv de oprichting van een garantiefonds voor de ondernemingen.

¤ nemen van maatregelen om de afzetcircuits te rationaliseren;

¤ marktonderzoek en onderzoek naan nieuwe afzetmogelijkheden;

¤ steun voor algemene projecten zoals maritieme cartografie, uitwerken van regionale observatiecentra voor de visserij en verkoopsbevordering.

Pesca stelt weinig beperkingen aan de steunontvangers. dat betekent dat zowel grote als kleine organisaties, regionale autoriteiten (gemeenten, provincies, Kamers voor Handel en Nijverheid, coöperaties) en individuele bedrijven principieel in aanmerking komen voor subsidiëring, voor zover ze enigszins beantwoorden aan de vooropgestelde doelstellingen.

In eigen land

Daarbij kreeg elk land de opdracht om een specifiek Pesca-programma uit te werken.

Voor België is de Europese Unie uitgegaan van volgende structurele zwakheden van de vissector:

¤ zwakheden van de aanvoer: het opmerkelijke verouderingsproces van de vloot, het gebrek aan rentabiliteit van bepaalde vlootsegmenten (eurokotters en bordenvaartuigen) en een te grote specialisatie in bepaalde vissoorten (tong en schol).

¤ zwakheden van de vissershavens en -afslagen: grote afhankelijkheid van de quota die vaak ver van de eigen kust verwijderd zijn. Hierdoor gebeuren veel aanlandingen in het buitenland. Transport naar eigen havens schaadt de versheid. Het ontbreken van een constante aanvoer heeft een negatieve weerslag op de aantrekkingskracht van de veilingen voor de handel. Een onvoldoende samenwerking tussen de bestaande vismijnen.

¤ zwakheden van de visverwerkende sector: de geringe en onregelmatige aanvoer leidt tot een bevoorradingsprobleem waardoor de bedrijven aangewezen zijn op invoer uit het buitenland waardoor toegevoegde waarde verloren gaat. De bedrijven slagen er niet in om de consument te overtuigen van de waarde van minder gekende vissoorten. Ook de Europese richtlijn met nieuwe sanitaire voorschriften heeft de bedrijven op zware kosten gejaagd.

(*) In 1993 heeft de Europese Gemeenschap twee belangrijke algemene maatregelen genomen die tot doel hadden de crisis in de visserij op te vangen. In die zin werd ondermeer het financieringsinstrument voor de oriëntatie van de visserij (FIOV) in werking gesteld, waardoor de visserijsector betrokken was in de regeling van het structuurfonds Doelstelling 5a. Daarnaast heeft Europa eveneens rekening gehouden met de achterliggende regio's van de lidstaten waar een visserijsector bestaat. Hierdoor kunnen bedrijven beroep doen op steun van structuurfondsen die ressorteren onder de doelstellingen 1, 2 of 5b.

Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en het Europees Sociaal Fonds (ESF) zijn in dat verband de instanties die financieel tussenkomen.

Europa heeft echter vastgesteld dat deze maatregelen niet voldoende zijn om aan de vaak specifieke behoeften van elke regio tegemoet te komen. In het licht van deze vaststelling werd een nieuw communautair initiatief Pesca uitgebouwd. Belangrijk is hier dat alle visserijgemeenten aan de Belgische kust volledig of gedeeltelijk in aanmerking komen voor Pesca-steun, dit in tegenstelling tot het 5b-programma dat zich beperkt tot de Westhoek, Middenkust en een welomschreven zeevisserijgebied.

¤ BRON: "Wegwijs in de Visserij", infomagazine Vlaams Visserij Informatiecentrum.

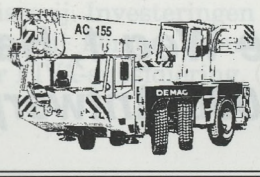
EU-lidstaten kunnen 11,8 miljard frank Pesca-steun vangen

Voor de periode 1994-1999 kan de Europese Unie via het communautaire initiatief ten gunste van de kustgebieden 293 miljoen Ecu (11,8 miljard frank) steun toekennen. De EU financiert de projecten voor 50 procent, voor de overige 50 procent moeten er middelen gezocht worden bij de regionale overheid en in de particuliere sector. De som (in miljoen Ecu) is als volgt verdeeld over de 15 lidstaten:

Land	Ecu	(bef)
België	2	(80)
Denemarken	19,5	(780)
Duitsland	23	(920)
Finland	3,4	(136)
Frankrijk	33	(1.320)
Griekenland	30,4	(1.216)
Groot-Brittannië	42,8	(1.712)
Ierland	6,7	(268)
Italië	36,5	(1.460)
Luxemburg	-	
Nederland	12,7	(508)
Oostenrijk	-	
Portugal	28,7	(1.148)
Spanje	45,1	(1.804)
Zweden	4	(160)
Transnationale projecten	5,1	(204)
TOTAAL	293	(11.800)

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

Verheye Joël n.v.



Bureel - werkplaatsen:
Vissersstraat 48 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
bij afwezigheid Tel. 050/ 42 88 21
Werfkaai 9-11 (vissershaven)

Z 431 Roulette, het jongste Belgische vaartuig van de Nederlandse vloot

Op de visserijdagen van het Nederlandse Colijnsplaat (8 & 9 augustus) was de nieuwe Z 431 'Roulette' het paradepaardje. Tijdens de vlootshow kon wie het maar wilde aan boord van een van de vissersvaartuigen een rondvaart maken. Bij de toeristen was het de nieuwe Z 431 die duidelijk favoriet was.

De Z 431 mag dan Nederlandse bemanning en thuishaven hebben, toch zal men het officieel steeds hebben over een Belgische eurokotter. Het schip is immers het jongste vissersvaartuig dat op Nederlands initiatief de Belgische vlag voert. Het scheepsnummer mag het Belgische Z(eenbrugge) dragen en de firma (rederij Caroline BVBA) mag in de Oostendse Karel Janssenslaan gevestigd zijn, toch krijgen we met deze nieuwe eurkotter weer een staaltje van Nederlandse ondernemingsgeest te zien.

Het schip werd gebouwd door de *Zeebrugse Scheepswerven NV* waarvoor scheepsbouwer *Joël Verheye* tekent. Het is een zusterschip van de Z 474 *Limanda*, de ARM 25 *Deo Volente* en de SCH 65 *Quo Vadis*. Het is ook in Zeebrugge dat het proefvaren van de eurokotter met gesloten achterschip plaats greep. Het vaartuig zal hierna echter nog maar weinig voor de Zeebrugse rede te zien zijn. De visserij op tong, garnalen en rondvis (het schip is ook uitgerust voor de spanvisserij) zal vanuit Colijnsplaat gebeuren.
Het casco van de eurokotter werd gebouwd door de *Nieuwe Scheldewerven NV* te Rupelmonde, werf die daarmee aan zijn eerste vissersvaaruig toe was.
Verder gebeurde de afwerking door de Zeebrugse Scheepswerven.
Vermeldenswaard is dat er twee gekoelde stortkeeën in het visruim geplaatst werden. De vis die van het dek komt, wordt in de stortkeeën eerst op juiste temperatuur gebracht, waarna het in de kisten met ijs opgelagen wordt in het visruim.
Het vaartuig voldoet aan de eurokotternormen en heeft een Mitsubishimotor van 300 pk. Om daarmee een zo groot mogelijke trekkracht te realiseren werd een schroef geplaatst van 2,5 m diameter. Deze zit in een straalbuis (2520 mm binnendiameter) en is verbonden met de motor via een keerkoppeling met reductie 14,08:1. Dit geeft een extra trekkracht van ongeveer 30% ten opzichte van andere in de vaart zijnde eurokotters waarvan de straalbuis slechts 1520 mm. is.

Technische specificaties: • Ontwerper en afbouwer: Zeebrugse scheepswerven NV • Cascobouwer: Nieuwe Scheepswerven Rupelmonde • Lengte over alles: 23,95 m • Lengte loodlijnen: 2,20 m • Breedte: 6,40 m • Holte: 3,00 m • Inhoud brandstofbunkers: ca. 19,35 m3 • Inhoud watertanks: ca. 9,25 m3 • Bruto tonnage: ca 130 Gross Tonnage • Netto tonnage: ca. 39 Net Tonnage • Hoofdmotor: Mitsubishi type S6A 300-3, vermogen 300 pk bij 1530 omw./min. • Hulpmotor 1: Mitusbishi, voor aandrijving van de vislier, nettenrol en de boordgenerator 1 x type 6D22T, vermogen 225 pk bij 1500 omw./min. • Hulpmotor 2: Mitsubishi voor aandrijving van de generator 1 x type 6D14T, vermogen 114 pk bij 1500 omw. / min. • Keerkoppeling: Reintjes type WAF 790/14.0875:1. • Generatoren Bakker Sliedrecht 100 kVA • Vislier/nettenrollen: Padmos, type PW 130-6. • Nautische apparatuur: Radio Holland. • Reddingsvlotten: SKB. • Pneumatische afstandsbediening: Sempress H.I. Ambacht. • Boegschroef: Padmos, type HP 50 40 PK. • Koel- en IJsmachine: Promac.

O 190 klaagt Nederlandse superbokkers aan

De aanwezigheid van Franse vissers en Nederlandse grote boomkorvaartuigen in de Belgische kustwateren is al lang een doorn in het oog van de Vlaamse kustvissers. Schipper Freddy Lachat van de O 190 'Renilde' is het naar eigen zeggen 'meer dan beu'. Lachat: *'Een voorbeeldje. Op 28 juli waren wij aan het vissen in visvak 102. Om 10 uur 's avonds zien wij ook de Nederlandse vissersvaartuigen ARM 7 en ARM 44 aan het werk. Zij bevonden zich op 8,8 mijl van het land en ongeveer 5,5 mijl W van de Quintebankboei. Zij voerden alleen een wit toplicht en de zijlichten. Toen ik op ongeveer 0,5 mijl van hen verwijderd was, was ik zeker dat zij aan het vissen waren. Heel de nacht zijn zij daar bezig geweest. En weet je wat: die vaartuigen zijn respectievelijk 2.600 en 2.800 pk sterk! Moet het ons dan verwonderen dat het visgebied waar wij normaal aan het werk zijn leeggevist is?'*

FAILLIET

¤ UNIVERSAL FOOD TRADING COMPANY NV, Lauwertraat 19, 8000 Brugge, groothandel in vis, schaaldieren en aanverwante producten. Opgericht 17 maart 1995, failliet verklaard op 10 juli 1997.
¤ Correctie (zie vorig nummer): DECRECAL BVBA, Kallestraat 18, Vleteren, rederij binnenvaart. Failliet verklaard op 3 juli 1997.
¤ BOS FISHPRODUCTS BV, Tesselstroom 2, Urk (Nl), visgroothandel, opgericht in 1978 (80 werknemers). Failliet verklaard op 2 juli 1997.

EURO DIESEL (ANTWERP) NV
Officiële verdeler voor DEUTZ MWM Dieselmotoren
en DEUTZ SERVICE INTERNATIONAL
Zwarte Weg 1, Haven 343
2030 Antwerpen
Tel. (03) 541 50 11
Fax (03) 541 55 46

ALTERNATIEVE VISSERIJEN

Jigging: selectief vissen

JIGGINGVISSERIJ IS EEN van oudsher bekende en eenvoudige visserijtechniek die rond IJsland, de Scandinavische landen en in zuid-oost Azië (squid-jigging) op grote schaal wordt toegepast. Het principe is gebaseerd op een op- en neerwaarts bewegende vislijn.
Nuttig voor de Vlaamse vissers? Momenteel wordt de jiggingvisserij op enkele vaartuigen uitgetest.

Het grote voordeel van de jiggingvisserij is de betrekkelijk kleine investering. De jiggers zijn voorzien van trommels die een met kunstaas bevoorrade vislijn op de juiste afstand van de zeebodem vieren en winden. Tijdens het vissen maakt de lijn de vooraf ingestelde jigbeweging. De machine reageert onmiddellijk als de vis bijt en brengt de vangst naar boven. De instelling van snelheid en belasting is afhankelijk van de weersomstandigheden, stromingen en bodemstructuur. De grootste pech voor de gebruiker is het gebrek aan vis of het breken van de vislijn. De vangsten kunnen dan ook sterk variëren, maar de lijngevangen vissoorten zijn van goede kwaliteit omdat de vis na het afhaken meteen wordt gestript. In Frankrijk en de Faroër wordt zelfs een kwaliteitslabel toegekend aan de lijnenvis.
Jiggers vissen ondermeer op bolk, inkvis, kabeljauw, koolvis, makreel, rog, schelvis, wijting, zeeduivel en zeewolf.
Voor rendabel jiggen heeft het vaartuig minimaal twee volautomatische apparaten nodig. In de praktijk worden per vaartuig vier jiggers ingezet. Met één jigger werken is zinloos want dan kun je beter met een hengel werken. Het is duidelijk dat de jiggers geen massale hoeveelheden aanvoeren. Met vier jiggers kunnen de vaartuigen 1.000 tot 2.000 kg vis per dag ophalen. Eén man kan gemakkelijk twee machines besturen. De investering is niet enorm. Eén jigger kost circa 100.000 frank.
Het geheim van de jiggingapparatuur is een sensor dat de variabele gewichten automatisch instelt. In de praktijk is het mogelijk om op 1.000 meter diepte te vissen. Jigging is erg selectief omdat er geen kleine vis aan de haken komt. De lijnen worden niet uitgezet, maar gesleept door het vaartuig dat driftend vist. Op zich levert dat al een brandstofbesparing op.

Lijnen in Vlaanderen

Met lijnvisserij (beuglijnen) heeft onze vloot nauwelijks ervaring. Jiggen mag overigens niet worden verward met longlining. Deze laatste vorm van selectieve visserij met het Noorse autoline-systeem vond in de jaren een toepassing op de O.278 Longliner I (38 m.). De Firma Valcke trad toen als vertegenwoordiger op voor de installatie van de industriële lijnvisserij-apparatuur. Voor de Oostendse redersfamilie Hinderyckx was het geen suksesverhaal. Het omgebouwde vaartuig werd in juni 1984 gedoopt en de rederij SV Longliners werd na tal van technische problemen op 29 januari 1987 al failliet verklaard.

Toepassing

Visserijvloten met veel vaartuigen onder de 15 meter, een vlootsegment dat bij ons en in Nederland onbestaande is, zijn zeer geschikt voor polyvalente visserij. Bij deze categorie vaartuigen is de lijnvisserij vrij goed ingeburgerd. In IJsland werden recent een groot aantal kleinere vaartuigen uit de vloot genomen. Daar deze vaartuigen speciaal ontworpen zijn voor jiggingvisserij wordt nu de mogelijkheid onderzocht om een van de scheepjes aan te kopen. In het kader van de Doelstelling 5B en met de deskundige medewerking van Marc Aspeslagh, de Belgische agent van fabrikant Maricon, wordt aan een jiggingproject gewerkt. Hierbij zouden de rederijen, vissers, visserijscholen, visverwerkers en scheepswerven kunnen kennis maken met deze kleinschalige en milieuvriendelijke visserij. Investeringen in de jiggingvisserij komen in aanmerking voor FIVA-subsidiëring. (gw)

ZK 57: kale reis

Omdat de tong- en scholstocks in de Noordzee, de Duitse Bocht en het Skagerrak, almaar kleiner worden, werd door Nederlandse boomkorvissers een experimentele reis ondernomen naar de visgronden van het barre noorden: Barentszee en Spitsbergen. Deze visgronden worden traditioneel bevist door grote hektreilers.
Vroeger trokken er veel Britse en Belgische zijdewinders naar deze typische kabeljauwgebieden. Momenteel wordt daar zelfs een soort kabeljauwoorlog uitgevochten door IJslandse, Noorse en Russische hektreilers die alle vinden dat deze visgronden onder hun eigen nationale voogdij vallen.
De Nederlandse boomkortreiler ZK 57 *Ernst-Edouard* uit Zoutkamp vertrok met veel vismateriaal naar de noordelijke visgronden. De vissers hoopten er veel kabeljauw te vangen met de bokken, vissend op onderwaterplateaus van ongeveer 25 meter diepte. De experimentele reis werd een mislukking. Er kon telkens maar een kwartier worden gevist. In plaats van kabeljauw werden de netten overweldigd door stenen, zeekomkommers en allerhande soorten algen. Ontgoocheld kwam de ZK 57 terug met een leeg visruim en kapot visgerief.

Belgen

Hierbij komen herinneringen boven aan een experimentele reis van de Vlaamse O.81 *John* naar visgronden van Noord-Noorwegen omstreeks 1971. Omdat de IJslandse visserij te moeilijk werd, vertrok de John met een ruim vol netten en een dek vol scheerborden voor een (gesubsidieerde) zeereis op zoek naar nieuwe gronden voor onze overblijvende ijslanders. Het bleef bij een eenmalig experiment. Drie weken later kwam de O.81 terug met een quasi leeg vis- en en nettenruim en met nog slechts 1 scheerbord in zijn zijde. (dp)

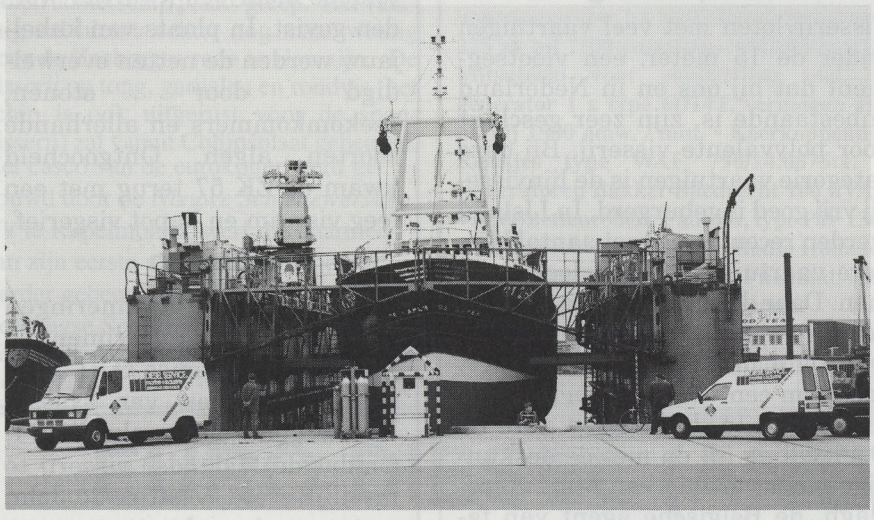
O 62 Dini voorlopig niet te koop

ENKELE MAANDEN GELEDEN bood schipper-reder Luc Bogaert het kustvisservaartuig O 62 *Dini* te koop aan. Hij wilde zijn vaartuig verkopen om zelf het in brutotonnage grotere Nederlandse vaartuig KG 2 aan te schaffen.
Deze operatie gaat evenwel niet door. Het Ministerie van landbouw (Dienst voor de Zeevisserij) stak daar een stokje voor. Bleek dat de KG 2 iets langer is dan 24 meter en daardoor niet in aanmerking komt om als Belgisch vaartuig geregistreerd te worden (MB van 16 december 1994). Reder Luc Bogaert reageerde verrast op de beslissing: *'Neen, ik wist niet dat het vaartuig langer was dan 24 meter. Had ik dat geweten dan zou ik de aanvraag nooit gedaan hebben.'* Toch is hij over de hele procedure niet te spreken. *'Al van in 1981 vist mijn Nederlandse collega met de KG 2 binnen de Belgische territoriale wateren. Dat is dus allemaal wettelijk. Maar wanneer ik een aanvraag indien om met dezelfde KG 2 in de Belgische territoriale wateren te vissen dan wordt dit geweigerd. Met gezond verstand heeft het precies niet veel te maken. Zo'n proedures zullen allemaal wel volgens regels en reglementen verlopen, maar ik kan je verzekeren dat je je daar als kustvisser niet goed bij voelt.'*
En hoe moet het nu verder?
'We blijven natuurlijk met de O 62 varen. Geen probleem. Maar ik volg de tweedehandsmarkt op de voet. Van zodra ik een jonger en moderner vaartuig, in uitstekende staat, te koop zie staan, dien ik weer een aanvraag in.'

TE KOOP : Grote stock 1ste klas scheepsverven: Rode meni, teer, anti-roestverf, zink & loodverf, antifslipverf, lage prijs
050/3145 54

Het eerstvolgende visserijblad in uw bus op vrijdag 3 oktober

DOKKEN te ZEEBRUGGE



Het droogdok biedt extra voordelen tegenover een slipway. Er is geen voorbereidingstijd nodig voor het ondersteunen van het schip. Bij het uitdokken van het eerste schip kan het volgende onmiddellijk binnen varen; niets moet bijgeregeld of veranderd worden. Dit is een grote troef: tijdwinst voor beide partijen. Kom zelf het droogdok testen. U wint er tijd en geld bij.
'Ik wil er ook op wijzen dat het droogdok niet alleen voor vissersboten gebruikt kan worden, maar ook door bijvoorbeeld sleepboten. Dus iedere belangstellende is welkom. Het droogdok kan zeker schepen ontvangen met een diepgang tot 4,80 m en tot 43 m lang', zegt Hugo D'Hoedt, zaakvoerder van SDS Scheepsdiesel Service.
Voor meer informatie, bel vrijblijvend 050/54 51 78 of 050/55 01 88.

S.D.S. Scheepsdiesel Service NV, Boomkorstraat 7/8, Zeebrugge

Schelpencollecties in Vlaamse verzamelingen (IV)

Een Bredense verzameling

De Bredense heemkring Ter Cuere is ondergebracht in de mooi gerestaureerde hoeve Turkeyenhof daterend uit 1737. En zoals we het ook al elders op onze zoektocht naar schelpencollecties mochten ervaren, kan men ook in dit gebouwtje spreken van een weerspiegeling van de manier van leven van een gemeenschap levend van gedeeltelijk landbouw, en gedeeltelijk van de zee.

Schelpen

Het element zee bevat een uitgebreide collectie Noordzeeschelpen die vroeger het bezit waren van de familie Gheselle, doch nu eigendom van de Heemkundige kring. Vroeger gehuisvest in het hoofdgebouw en in eerder benarde omstandigheden, werd de collectie nu ondergebracht in een bijgebouw dat daarvoor speciaal ingericht werd. Onze collega-verzamelaar Robert Coelus, ook lid van de kring, heeft zich ontfermd over de verzameling en die tentoongesteld volgens de geldende systematiek en voorzien van een nieuwe etikettering. Deze verzameling kan nu zeer wel beschouwd als een type voorbeeld voor opstelling. Warm aanbevolen!
Bekijk terloops ook de 'shellcraft' aanwezig in de zaal:

Fernand Boone

Turkeyenhof kan men vinden in de Zegelaan tel 059/330830 open: heel het jaar op zondag van 10.00 tot 12.00
Paasverlof van Woe tot Vrij 9-12u en van 13/30-16.30 u. zat 10-12 u.
Vanaf 15 juni tot 31 augustus : dinsd tot vrijd 9-12 u. en 13.30-16.30 zat 10-12 u.
Geleide bezoeken en groepen volgens afspraak.

IJslandvaarder O.129 op Oostendse Visserskaai?

De O.129 Amandine wordt binnenkort drooggezet en gerestaureerd. De laatste IJslandvaarder zou dan een plaats krijgen op de Oostendse Visserskaai omdat een drijvend museum teveel onderhoud vergt. Tot zover de intenties van het stadsbestuur, eigenaar van het schip. Praktisch gezien zijn er nog wat knopen door te hakken. Het 36 meter lange schip moet eerst een grondige onderhoudsbeurt krijgen. Waar en door wie dat zal gebeuren is nog niet uitgemaakt. *De vzw Maritieme Site Oostende* (een samenwerkingsverband tussen de *vzw Ecosol* en *Sociale Economie Oostende*) heeft zich reeds kandidaat gesteld. Ze wil de opdracht uitvoeren binnen een project voor sociale economie waarbij een aantal laaggeschoolde werklozen ingeschakeld kunnen worden. Omdat de werken wel ettelijke maanden zullen aanslepen kan dat niet gebeuren op de stedelijke slipway of op een droogzettingsinstallatie die beschikbaar moet zijn voor andere vaartuigen. Het is dus uitkijken naar een geschikte plaats. Ook de plaatsing op de Visserskaai is niet in een handomdraai te realizeren. De eerder voorgestelde opstelling in een put op het Vissersplein is intussen afgevoerd. Momenteel wordt onderzocht of de busparking tussen het station en het Noordzeeaquarium hiervoor in aanmerking komt.

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

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

Tong- en scholquota verhoogd

Minister van Landbouw Pinxten ondertekende een besluit waardoor de Belgische vissers in september 40% meer schol mogen vangen. Dit was mogelijk omdat tijdens het eerste semester nog maar 31% van het toegestane quotum in de Noordzee was opgevist. Vorig jaar was er na zes maanden bijna de helft van het quotum opgevist, terwijl de beste scholmaanden nog moeten komen.
Vaartuigen van meer dan 300 pk mogen tot 1.400 kilogram schol per vaartdag aanvoeren, vaartuigen t.e.m. 300 pk 700 kilogram.
Ook het tongquotum stijgt met 4% door een ruilovereenkomst met Nederland. Hierdoor kan in de Noordzee 63 ton tong extra opgevist worden en 10 ton ten zuiden van Ierland.
Stand van de tongvangsten (jan-jun)

	Quotum 1997	Vangsten jan-jun	% benut
IIa,IV	1.500	800	53
Vb,VI,XII,XIV	30	2	7
VIIa	500	204	41
VIId	1.410	1.098	78
VIIe	25	23	92
VIIf,g	560	365	65
VIIh,j,k	163	23	14
VIIIa,b	335	209	62
TOT.	4.523	2.724	60

Stand der scholvangsten (jan-jun)

	Quotum 1997	Vangsten jan-jun	% benut
IIa, IV	4.710	1.022	22
Vb, VI, XII, XIV	100	15	15
VIIa	320	92	29
VIId,e	1.160	781	67
VIIf,g	370	181	49
VIIh,j,k	80	12	15
VIII, IX, X	15	1	6
TOT.	6.755	2.104	31

Z.201 Linquenda toch geborgen

De 'Belgische' Z.201 Linquenda van de Noordpas Rederij NV uit Brugge is uiteindelijk toch gelicht. Het vaartuig zonk op 2 juli tien mijl ten noorden van Ameland op een diepte van 23 meter.
De lichting is uitgevoerd door de Bergingsmaatschappij Scaldis uit Antwerpen die de bok 'Anna' met een hefvermogen van 320 ton inzette. De Z.201 werd overgebracht naar Lauwersoog. Bij de berging kwam een gat van 25 x 25 cm aan licht net achter het middenschot van het visruim.

Nederlandse vissersvloot krimpt

De Nederlandse visserijvloot is sinds 1990 met honderd vaartuigen verminderd tot 526 eenheden. In de Nederlandse visserij werken bijna 2.700 vissers.
De kottervloot slonk van 452 tot 437 vaartuigen. Deze liggen ook steeds vaker aan de kant. Uit de cijfers van het *Nederlands Economisch Instituut (LEI)* blijkt een vertraging van de nieuwbouw waardoor de gemiddelde leeftijd van de vloot toeneemt. De saneringsregeling die op 30 juni afliep had als resultaat dat 18 kotters uit de vaart genomen werden. De helft ervan zijn Urkers. Zij vertegenwoordigen 22.940 pk en 4.048 bt. Voor de sanering was een bedrag van 37 miljoen gulden beschikbaar (670 miljoen bef), waarvan 15,4 miljoen gulden (280 miljoen) is benut.
Het LEI berekende dat de totale opbrengst van de Nederlandse zeevisserij vorig jaar 926 miljoen gulden opbracht (circa 17 miljard B. fr.) tegenover 955 miljoen gulden (17,5 miljard) in '95.
De Nederlandse visafslagen boekten een omzet van ruim 800 miljoen gulden (14,7 miljard B. Fr.), waarvan een kwart afkomstig van buitenlandse vaartuigen.

Aktiviteitenkalender voor vissers

SEPTEMBER

2-7 Hiswa te water, watersportbeurs in Amsterdam (RAI)
5-7 Wereldhavendagen in Rotterdam (Nederland)
6 Visserijdag in Spakenburg (Nederland)
17-20 Itech'Mer, vakbeurs voor de visserij en visverwerking in Lorient (Frankrijk)
17-21 Vigo '97, internationale visserijbeurs in Vigo (Spanje)
21 4de Garnaalpelwedstrijd, Visserskaai Oostende.

OKTOBER

9-12 Seamer, internationale maritieme vakbeurs, Parc des Expositions de Paris (Frankrijk)
11-16 Anuga, agrovakbeurs in Keulen (Duitsland)

NOVEMBER

18-22 Europoort, in de RAI, in Amsterdam.

Albert Fisher wil Seafood division kwijt

Overnemer gezocht voor Morubel en La Couronne

DE ONDERHANDELINGEN OVER het bod van *Foodcompany Chiquita Brands* op de Britse voedings- en distributiegroep *Albert Fisher Group Plc* (AF) zijn afgesprongen. Het is onwaarschijnlijk dat Chiquita de overname van de volledige AF-groep beoogde. Wat meer is: wellicht vormde de *seafood division*, met de Oostendse bedrijven *Morubel* en *La Couronne*, een probleem.

RUIM TWEE MAANDEN GELEDEN maakte de Britse voedingsgigant (groenten, fruit, visserijproducten) *Albert Fisher* bekend dat er overnamegesprekken liepen, zonder de identiteit van de gesprekspartner(s) bekend te maken. In dat verband viel de naam van de Nederlandse distributiegroep *Royal Ahold*, maar uiteindelijk bleek dat de Amerikaanse groep *Chiquita Brands*, de verdeler van de welbekende bananen, een bod had uitbracht. Dat de *US banana company Chiquita* geïnteresseerd was in de volledige AF-groep lijkt onwaarschijnlijk. AF bestaat immers uit meer dan dertig aparte ondernemingen waarvan de activiteiten niet altijd in relatie tot elkaar staan. In Europa zijn er de afdelingen *Fresh Produce* (aankoop en distributie van vers fruit en groenten), *Food Processing* (inblikken en invriezen van fruit en groenten en aanmaak van bereide salades en sausen) en *Seafood* (koelen en invriezen van vis, schaal- en schelpdieren). In de Verenigde Staten is AF dan weer actief als verdeler van voorgesneden en verpakte sla.

Die laatste tak (Seafood) is moeilijk in te passen in de *core business* van Chiquita. Chiquita is 's wereld grootste producent, verwerker en distributeur van fruit, fruitsappen en oliehoudende producten. De groep telt 36.000 werknemers en genereert een verkoopcijfer van 2.435 miljoen dollar.

Eigenlijk heeft AF, een conglomeraat van niche-bedrijven, geld nodig om eigen aandelen in te kopen, want de aandeelhouders morren over de lage *shareholders value* (aandeelhouderswaarde). Het belang van die aandeelhouders dwong de onderneming enkele jaren geleden al tot herstructureringen om rendabeler en efficiënter te functioneren. De verkoop van de *seafood division* — die volgens een bron in de *Financial Times* (18 augustus) de onwaarschijnlijke som van 100 miljoen pond (6 miljard frank) zou kunnen opbrengen — zou de holding financieel uit het slop kunnen halen. Blijkbaar zijn er geen spelers in de markt die zo'n bedrag op tafel willen leggen.

Het nieuws over de overnamegesprekken deed het aandeel op de Londendse beurs opveren tot 45 *pence,* maar bleef daarmee nog ver onder de koers van 130 *pence* net voor de introductie van het aandeel op de Brusselse beurs in april 1990. De koersontwikkeling in Brussel (notering per vijf aandelen) was navenant. Beursgangers zich destijds lieten verleiden door een de vooruitzichten op een jaarlijkse groei van 15 tot 20 procent zitten nu met een kater. Het aandeel dat toen meer dan 80 frank noteerde is nog een vierde van de prijs waard.

Morubel

Het Oostendse bedrijf Morubel heeft al wat eigenaars gekend. De oprichting van *La Morue Belge*, een visdrogerij en -zouterij, door de familie *Decrop* (met *Lucien Decrop* en *Albert Constant* als hoofdaandeelhouders) dateert van 1954. Twintig jaar later zat er geen toekomst meer in het drogen en zouten van kabeljauw. Er kwamen nieuwe eigenaars (*Jean Snyckers* en *Roland Debruycker*) die resoluut overschakelden op de verwerking van verse en diepvriesvis. Twee jaar later is de overschakeling volledig rond met inbegrip van de specialisatie in de verwerking van zeevruchten. Het bedrijf kende een snelle evolutie en de nieuwe eisen inzake hygiëne en kwaliteit vergden halfweg de jaren tachtig zware investeringen. Binnen de bestaande structuur was het vereiste kapitaal niet voorhanden. De eigenaars van *Morubel* (en *Frigobel)* vonden in 1988 een geschikte overnemer in het Amerikaanse bedrijf *Campbell Soup Company*. De ambitieuze Amerikanen wilden *Morubel* optillen tot het grootste diepvriesbedrijf van Europa. Twee jaar later bleek dat gebrek aan kennis en ervaring in de diepvriesverwerking de doelstelling onhaalbaar maakte. In 1990 viel *Morubel* in handen van de Britse *Albert Fisher Group* die de geplande investeringen alsnog uitvoert. In 1993 wordt de moderne produktie-eenheid aan de Oostendse Ankerstraat, een investering van 300 miljoen frank, in gebruik genomen. Intussen zijn de marktomstandigheden in de *seafoodsector* grondig gewijzigd. Internationaal is er een tekort aan grondstoffen voor de intussen met een overcapaciteit zittende bedrijven. Het omzetcijfer van meer dan twee miljard daalde tot 1,5 miljard in '93 en enkele verlieslatende boekjaren leidden tot de vervanging van het management. Vorig jaar werd afgesloten met een omzet van 1,68 miljard en een bescheiden winst van 18 miljoen frank.

Het bedrijf stelt 113 mensen tewerk. Tijdens de piekproducties wordt beroep gedaan op interim-personeel.

La Couronne

De zalmrokerij La Couronne is gegroeid uit de haring- en sprotrokerij waarmee het echtpaar *Joseph Boels* en *Hélène Derudder* in 1923 op de Oostendse wijk Conterdam van start gingen. Zoon *Roger Boels* nam de zaak in 1944 over en begin de jaren zeventig deed de derde generatie *Boels* haar intrede in het bedrijf dat intussen overgespat was naar de verwerking van fijnere vissoorten. In 1984 vond het bedrijf een onderkomen in de huidige gebouwen. *Jos en Jean-Marie Boels* werkten het bedrijf op tot marktleider in België van gerookte zalm, heilbot en steur.

In 1989 bereikte de Franse groep *Cointreau* (even later gefusioneerd met *Rémy Martin* tot *Rémy-Cointreau*) een akkoord over de overname van een meerderheid van de aandelen. Het gamma kwalitatief hoogstaande luxeproducten van *La Couronne* pasten immers uitstekend in de strategie van de Franse groep. *La Couronne* werd ondergebracht in *Topline Taxfree Traders*, de Belgische tak van *Cointreau.*

Twee jaar later liet het Franse drankenconcern zijn aandelenpakket over aan *Albert Fisher* die de rokerij en *Morubel* onder dezelfde bedrijfsleiding bracht.

Vorig jaar realiseerde *La Couronne* met 53 werknemers een omzet van 323 miljoen. Het verlies van de voorbije jaren (behalve '94) werd omgebogen tot een bescheiden winst van 2,3 miljoen frank.

Guido Walters

Nieuwe bestemming voor gewezen opleidingsschip

Vijf jaar geleden werd het opleidingsschip voor de eerstejaars-studenten van de Hogere Zeevaartschool, de *Commandant Fourcault III*, uit de vaart genomen omwille van de hoge kosten. Het was wijlen minister Coens die het contract met de RMT en het Zeewezen opzegde. Enkele jaren geleden was er sprake om het schip als ontwikkelingshulp te schenken aan Vietnam. Wellicht omdat niemand wilde opdraaien voor de kosten om het vaartuig over te brengen bleef het al die jaren doelloos in het Houtdok liggen. Een en ander heeft te maken met een mislukte overdracht van eigendommen van Verkeerswezen (federale overheid) naar het Vlaams Gewest, waarbij geen overeenkomst werd bereikt over de bestemming van het vaartuig.

Door een parlementaire vraag van Ghesquière is de stilte rond het schip verbroken. In zijn antwoord kondigt minister van Vervoer Daerden een oplossing aan. Er zouden gesprekken lopen om het schip over te dragen aan een maritiem georiënteerde vereniging of vzw. (gw)