

DOSSIER

*** nemen de vrouwen het roer in handen?**

Nemen de Noormannen de viskeuken in handen?





Montgommerydok Oostende

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 Lanzweert, Mac

Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël

Pots, Flor Vandekerckhove, Annie

Vanhee (tekeningen), Vuurtorenwach-

ter (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 redacteuren 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 (NI)] Vermelding: abo HVB.

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

Omslagfoto: Guido Walters



S p r o o k j e

HET ZAL DE LEZER NIET VERWONDEREN DAT er naast de visserij nog andere zaken zijn waarop wij ons oog laten vallen. Journalistiek is zo'n ander interesseveld, want wat in de wereld van de media gebeurt is al even bepalend voor HVB als wat de visserij te zien geeft. Dit is immers een *tijdschrift* en maakt dus deel uit van de mediawereld.

Overigens is er niemand die náást Hèt Nieuwsevenement van de voorbije maand (het voorbije jaar? het decennium?) heeft kunnen kijken: het leven en de dood van een Britse prinses.

Ben jij ook in die val gelopen? Geloof jij ook dat we in een sprookjeswereld leven waarin een prinses (of misschien wel een fee) gelukstroofend door de wereld trekt?

Als je bevestigend moet antwoorden, dan heeft een perverse vorm van journalistiek bij jou grondig huisgehouden. De verslaggevers van de spektakelmaatschappij zijn dan in hun opdracht geslaagd: ze hebben hun public relationsfunctie dan weer eens goed vervuld; ze hebben dan weer — en met succes — hun steentje bijgedragen tot de *vermarktting van de feiten* (waarbij ook wij moeten toegeven dat het verhaal vooral weer 'schoon maar triestig' was); we zijn dan weer een stukje verder opgeschoven in de richting van de 'pulpdemocratie', een staatsvorm waarin de openbare scène ingenomen wordt door publieke figuren die vooraf de 'catwalk' ingestudeerd hebben.

Terwijl jij je ogen van de prinses niet kon losmaken ging het spel achter de schermen echter ongestoord verder. Want ja, een rookgordijn is het, dat spektakel; een show die ons belet te zien wat er in de coulissen gebeurt.

Maar wat kunnen wij eraan doen? Moeten we de zogenaamde paparazzi stenigen? Neen, want dat rookgordijn begint al op de persconferentie annex receptie hier ter plekke, waar de plaatselijke correspondent zijn voorgekauwde kopij mag ophalen. Het gaat door tot in de Britse televisietalkshow waar de prinses exclusief geïnterviewd wordt. Die journalisten doen dit niet — toch meestal niet — omdat zij omgekocht zijn door deze of gene sector, door het grootkapitaal of door een koningshuis. Evenmin is het zo dat er een mediacomplot gesmeed wordt. Zij doen dit omdat ze journalistiek gelijkstellen met *entertainment*, met *verstrooiing*, met *lees- en kijkcijfers*, met oppervlakkig succes in al zijn varianten (van het *gemakkelijke gewin* van enige franken tot het binnenhalen van de *prestigieuze Amerikaanse Pulitzerprijs*). Die journalisten zijn — evenzeer als jij — zelf in de val van de spektakelmaatschappij gelopen en denken zelf dat we in een sprookjeswereld leven.

Met dat alles heeft journalistiek evenwel niets te maken.

Begin september overleed de bekende Nederlandse journalist Joop van Tijn. In een krant scheef zijn collega Bert Willems een stuk over de man:

'Een journalist is iemand die zich tot taak heeft gesteld tegenstander te zijn van de machthebbers. Niets meer en niet minder.' (*) Zo luiden de eerste zinnen van dat artikel.

Flor Vandekerckhove

(*) DM van 4 september 1997

De visserij is een mannenwereld, zo luidt althans ter redactie het vooroordeel. En een vooroordeel is het. Wij gingen ons afvragen hoe dat komt. Is het omdat HVB een mannenzaak is? Zou de visserij in dit blad op een andere manier besproken worden ware het medewerkerscorps uit vrouwen samengesteld?

Er is natuurlijk meer aan de hand. De 'afwezigheid' van vrouwen in dit blad heeft ook te maken met de zeevisserij zelf. Vrouwen die in Vlaanderen ter visserij varen, je zal ze vandaag ver moeten gaan zoeken... maar wie eens over de reling kijkt...

De visserij een exclusieve mannenwereld?

Vergeet het!

VISSERINNEN? JE ZAL ZE HIER niet tegen het lijf lopen. Maar wie beheert de rederijen van de schare schipper-reders eigenlijk? In veel gevallen zal dat de thuisblijvende echtgenote zijn: zij is het die de administratie voert, zij superviseert het lossen van het schip, zij is het die de boekhouding regelt, de afbetalingen bijhoudt... Soms is ze de facto de walkapitein. Wanneer al die feiten in rekening gebracht worden dan zou het aantal vrouwen in pakweg de Rederscentrale niet onaardig toenemen.

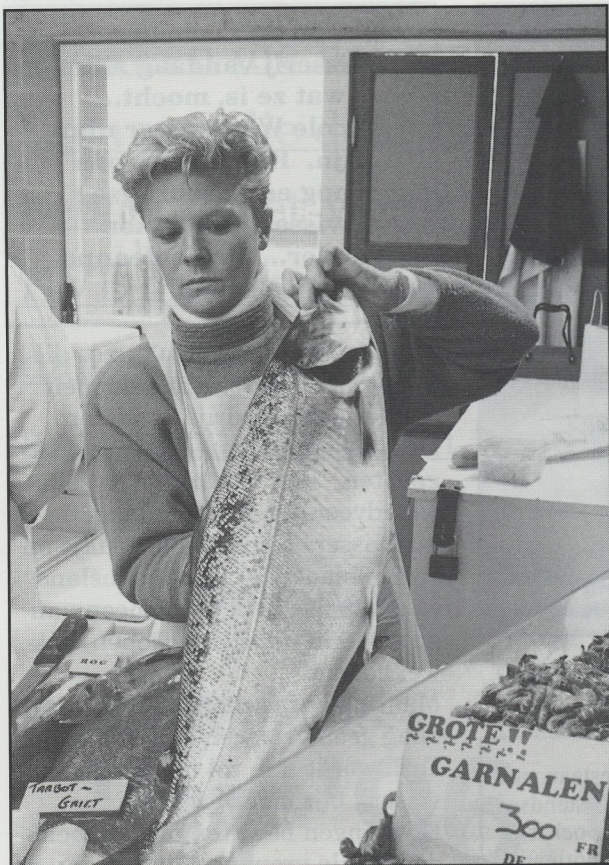
EEN EERTIJD BELANGRIJKE activiteit, het breien en herstellen van netten is in onze streken grotendeels verdwenen, maar in andere (ontwikkelings)landen is dat nog steeds een dagelijkse (vrouwen)activiteit. In de aquacultuur is de vrouw daar eveneens sterk aanwezig, als arbeidster, technicus of onderzoeker. In Aziatische

landen is dat al eeuwen het geval, waar die aquacultuur trouwens veelal geïntegreerd is in andere activiteiten zoals rijst-, groenten- en bloementeel.

Trouwens, alleen navelstaarders kunnen volhouden dat de visserij altijd en overal een mannenzaak is. Zij moeten dan wel voorbijgaan aan het fenomeen van de strandvisserij waarbij vrouwen soms de overhand hebben, zoals in Galicië. In die Spaanse streek bestaat er



Oostendse Visserskaai in de vijftiger jaren: de vis gaat van tas naar tas.



Christa Vandromme, vissersvrouw van aan De Trap mocht dit jaar in het parlement de stem van de vissers laten horen. (foto gw)

een reële werkverdeling tussen de vrouwen die de schelpdieren verzamelen op het getijgebied en de mannen die aan boord van schepen op diverse soorten vissen. Bij uitbreiding kunnen we stellen dat er nogal wat landen zijn waar de vrouw direct betrokken is bij de wadvisserij, de oester- en mosselteelt, het verzamelen van krabben en het winnen van zeewier. Het is daarbij een

feit dat de visserij niet beperkt is tot de visvangst. In de visverwerkende nijverheid worden traditioneel vrouwen tewerkgesteld in bijvoorbeeld de conserven- en diepvriesbedrijven, in rokerijen. Het zijn veelal vrouwen die de vis zouten, inleggen en fileren. Het zijn vrouwen die de garnaal pellen en die de fishsticks verpakken. Ook in de zeevisgroothandel zal je veel vrouwen aantreffen, om nog maar te zwijgen over de viswinkels en over het fenomeen van de Oostendse Trap waar mannen zo zeldzaam zijn dat ze er nagefloten worden.

Wanneer we een beetje verder kijken dan de rand van ons eigen schip dan zien we ook vrouwen die echt ter zeevisserij trekken. In Bi-

Scarlette Le Corre, schipper-huisvrouw

SCARLETTE LE CORRE, EEN SCHIPPER uit de visserijsector van het Franse Guilvenec (Bigouden, Zuid-Bretagne) is een van de zeldzame vrouwen die er alleen op uit trekt op zee. Zij bekleedt ook diverse functies in de sector. Zo is ze vicevoorzitster van het lokaal comité en het regionaal comité voor de visvangst, de instelling voor gezinsuitkeringen voor zeelieden en lid van het nationaal comité. Ze wordt daarin overal afgevaardigd door de kustvissers om er hun belangen te verdedigen.

Scarlette kreeg de visserij dan ook met de paplepel ingegoten: 'Telkens mijn vader algen ging oogsten, ging ik als klein meisje mee op zijn boot. Toen de fabrieken dichtgingen is hij overgestapt op de kleine visvangst en ik ben hem altijd blijven vergezellen. Eenmaal volwassen wilde ik er mijn beroep van maken — iets wat noch door mijn ouders, noch door de andere vissers en zeker niet door de administratie gemakkelijk werd gemaakt. Gelukkig was mijn man matroos. Ik ben met hem meegereisd als steward waardoor ik nieuwe horizonten heb ontdekt en de mensen in Afrika en in noorse landen heb ontmoet. Dan is mijn man scheepsmachinist in de visserijsector geworden. Ik heb de kleine kinderen opgevoed en als ze groter werden ben ik opnieuw het beroepsleven ingestapt (eerst als vertegenwoordigster, later als schoonheidsspecialiste), terwijl ik het gezinsbudget bleef beheren. Tot op een dag de waterschout begrip toonde voor mijn grote liefde. Ik kreeg mijn rol en twee maanden later mijn boot.

Vissende huisvrouw

Merkwaardig is alvast dat Scarlette daadwerkelijk ter visserij trekt en tegelijk nog het huishouden beredert. Hoe doet zij het? 'Ik ben alleen aan boord en doe alles op mijn eigen ritme. De combinatie met het huishouden houdt in dat ik mijn netten uitgooi en binnenhaal in functie van het gezin: ik ben er tijdens de maaltijden en om mijn kinderen met hun huiswerk te helpen.

Ik kweek nu ook algen — na een studiereis naar Japan — en ik moedig andere kustvissers aan om dit ook te doen. Ik hecht veel belang aan deze actie omdat een van mijn zonen ook in het vak wil stappen (de andere wil in de grote zeevisserij gaan). Om de producten van visvangst en algenkweek te helpen waarderen, heb ik me toegelegd op de verwerking. Hierbij denk ik dan ook aan mijn dochter die in de sector terecht zou kunnen komen.'

Vergaderende visserin

En dan is er nog het vergaderingswezen, want Scarlette werd door de beroepsgroep van de kleine visvangst aangeduid als hun woordvoerdster. Scarlette Le Corre: 'Ik ben gekozen omwille van de acties die ik heb ondernomen, vooral ter verdediging van de kleine visvangst, de diversifiëring en het beheer van de activiteiten in de kuststrook. Omdat ik een vrouw ben, word ik echter nog meer gerespecteerd. Ik kan ronduit dingen zeggen waarvoor een man zou worden afgesnauwd of zelfs aangevallen.' (Bron: Pesca info nr 8)



Marie-Jeanne Beaus, grote baas van de Zeebrugse Visveiling.
(foto gw)

Vrouwen die vanaf Vlaamse kusten ter visserij trekken? Ze hebben bestaan, zo mogen we althans vermoeden wanneer we in het literaire werk van de Oostendse hotelier-romancier Gaston Duribreux (1903 - 1986) grasduinen. In zijn boek 'De laatste visschers', een dramatisch verhaal dat zich in een kleine negentiende eeuwse vissergemeenschap aan de westkust afspeelt, lezen we over de jonge vrouw Elza. Zij staat haar mannetje naast d'r mannelijke tegenspeler Cadzand. Het leven is niet gemakkelijk daar aan zee. Een haven is er niet en de vissersvaartuigen zijn platbodems die bij laag tij op het strand blijven liggen. Er is het harde labeur en er zijn de vele vissers die het niet meer zien zitten. Zal ook schipper Cadzand er de brui aan geven? Zal hij *'doen zoals de anderen, de visscherij bedanken en boer worden!'*? We volgen Cadzand en Elza in hun gesprek daarover.

'Elza haalt de schouders op. 'Dat heeft met de visscherij niets te zien. Als ge wilt kunt ge vannacht nog varen. Er is mist op zee en de laatste haring wordt op de Fransche kust gesignaleerd. Verschillende boten liggen reeds aan den Oever gereed om bij het vallen van de avond uit te schieten.'

'Hoe kan ik varen zonder manschap?'

'De oude Wante gaat mee en ik als derde hulp.'

Cadzand zwijgt. Vroeger jaren, als men zes maand op de IJslandvaart wegbleef, ging de vrouw soms in zee. Of als een schipper gebleven was en de jongste zoon te jong om te varen, dan nam de vrouw zo lang het gezag van de boot in handen. Men vertelt daarover 's avonds in de lage woonsten van het duin. Hij denkt daaraan.' (*)

(*) Gaston Duribreux, 'De laatste visschers', uitgave Davidsfonds, 1940, p. 172 - 173.

Zou de Zeebrugse visserij vandaag zijn wat ze is, mocht... Nicole Witgeers er niet zijn. Kunnen we ons nog een Zeebrugse visserij indenken zonder... Marie-Jeanne Beaus?

gouden (Bretagne) zijn er zes die in het vak zijn terecht gekomen om het gezinsbedrijf te redden. De meesten vergezellen hun echtgenoten. Een van hen is er zelfs woordvoerster geworden van de kustvissers (!) [zie kaderstukje op vorige bladzijde]. En in Rusland en Australië is het fenomeen van de visserin (fabrieksschepen) ook wel bekend.

Maar op ònze schepen zie je vandaag geen vrouwen aan het werk. Toch wordt hun rol in de Vlaamse visserij bijzonder groot. Kwatongen beweren bijvoorbeeld dat het de vrouwen zijn die aan de basis liggen van de redersafscheuring Vlaamse Visserbond. En zou de Zeebrugse visserij vandaag zijn wat ze is, mocht... Nicole Witgeers er niet zijn. Kunnen we ons nog een Zeebrugse visserij indenken zonder... Marie-Jeanne Beaus? Zo te zien mogen de mannen al blij zijn als ze van die vrouwen nog ter visserij mogen trekken. (fv)



In veel ontwikkelingslanden zijn het de vrouwen die de netten binnenhalen.

**Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Verhuur telescopische kranen
(tot 50 ton, giek lengte tot 57 m)**

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

Verheye Joël

n.v.



Vrouwen die het maken in de mannenwereld van de visserij?
Vrouwen die daar aan de kaaien het roer in handen genomen
hebben? Het wordt tijd dat we een beetje concreter worden.
HVB ging eens spreken met een Vlaamse zakenvrouw die meer
dan één rederij beheert. Hoe doet ze het? zo luidt de vraag. Het
antwoord is kort en bondig: zakelijk!

'We lopen tien jaar achter op de Nederlandse visserij'

Nicole Witgeers:

'In '96 wilden wij alles verkopen'

ZAAKVOERSTER NICOLE WITGEERS bevestigt haar vroegere uitspraken (1) dat de familiale Groep Pauwaert niet langer wil investeren in nieuwe visserysvaartuigen. 'We hadden toen enkele rotslechte jaren achter de rug. Steeds lagere quota, een onophoudelijke stroom vangstbeperkende maatregelen en dalende prijzen tastten de rendabiliteit van onze rederijen aan. Eind vorig jaar keerde het tij. Met de goede prijzen die we nu maken durven we weer wat geld in vernieuwing stoppen. De Z.48 Wodan krijgt een nieuwe motor en winch. Maar in de huidige omstandigheden denken we er niet meer aan om nog aan een nieuwbouwproject te beginnen. Ik zou nochtans graag een nieuw vaartuig leggen maar ik durf niet meer.'

Een zakenmens wordt geteisterd door de telefoon. Zo ging het ook tijdens ons gesprek ten huize Nicole Witgeers. Als zaakvoerster van een kluwen vennootschappen valt daar niet aan te ontsnappen. Geraakt iemand daar nog wijs uit? Nicole Witgeers bijvoorbeeld? *'Je moet er constant mee bezig zijn natuurlijk, want er verandert altijd wel ergens iets. Het is dus een fulltime job,'* pareert zij de vraag zonder er dieper op in te gaan, want de tijd is kostbaar. De reedster stond overigens naar eigen zeggen niet te springen voor een interview. Ze laat dan ook de onderkant van haar tong niet zien. Er komen tijdens ons gesprek geen concrete cijfers op tafel. Mogen we dan terugrijpen naar het tabelletje met als bronvermelding Nico-Invest in het zakenblad Trends (2)? *Witgeers: 'Deze cijfers komen niet van ons.'*

Er staan daar getallen in die rats verkeerd zijn.'

Tien vaartuigen

De groep is eigenaar van vijf vaartuigen en is samen met Nederlandse partners nog eens mede-eigenaar van evenveel schepen waarop een Nederlandse bemanning zit. Al bij al hebben de diverse visserijvennootschappen een zestigtal mensen in dienst. Wat ons meteen bij de gevoelige bemanningsproblematiek brengt. Mevrouw Witgeers reageert vinnig: *'ik heb zopas nog op vraag van het ministerie het bewijs moeten leveren dat er geen bemanningsleden te vinden zijn. Dat is niet zo moeilijk want er is geen volk. 'Den dop' kan ze ook niet leveren. Ik heb gevraagd dat ze dat zouden bevestigen bij het ministerie. Er is geen volk beschikbaar. Als een motorist met*



Nicole Witgeers: 'Om een Nederlandse schipper aan te monsteren moet ik nog altijd een vergunning vragen en tegelijk bewijzen dat er geen Belgische schippers beschikbaar zijn. Die zijn er niet en dat weten ze ook wel. Er zijn er teveel weggelopen van de visserij.' (Foto gw)

vakantie wil gaan of je zoekt een nieuwe machinist dan moet je hem eerst afpakken van een andere reder. Alle grote vaartuigen houden enkele mensen in overtal omdat ze keihard varen. Om een Nederlandse schipper aan te monsteren moet ik nog altijd een vergunning vragen en tevens bewijzen dat er geen Belgische schippers beschikbaar zijn. Die zijn er niet en dat weten ze ook wel. Er zijn er teveel weggelopen uit de visserij.'

Mega-zaakvoerster

Stamvader van het vissersgeslacht Pauwaert is Firmin Pauwaert die als Heistse garnaalvisser aan de kost kwam. Zijn enige zoon Constant Pauwaert zette er de beuk in en werd eigenaar of mede-eigenaar van talrijke vaartuigen, ondermeer van de Z.161 Ronny, Z.161 Knar, Z.462 Zeeparel, Z.492 Espada, Z.496 Damar, Z.497 De Polaris en Z.568 Zeespiegel. Zijn drie zonen Leon, Robert en André bleven het vissersberoep trouw. Ze varen wel niet meer, maar hebben

aan de wal de handen vol. Leon runt het pakhuis, André de ijsfabriek en Robert de schepen.

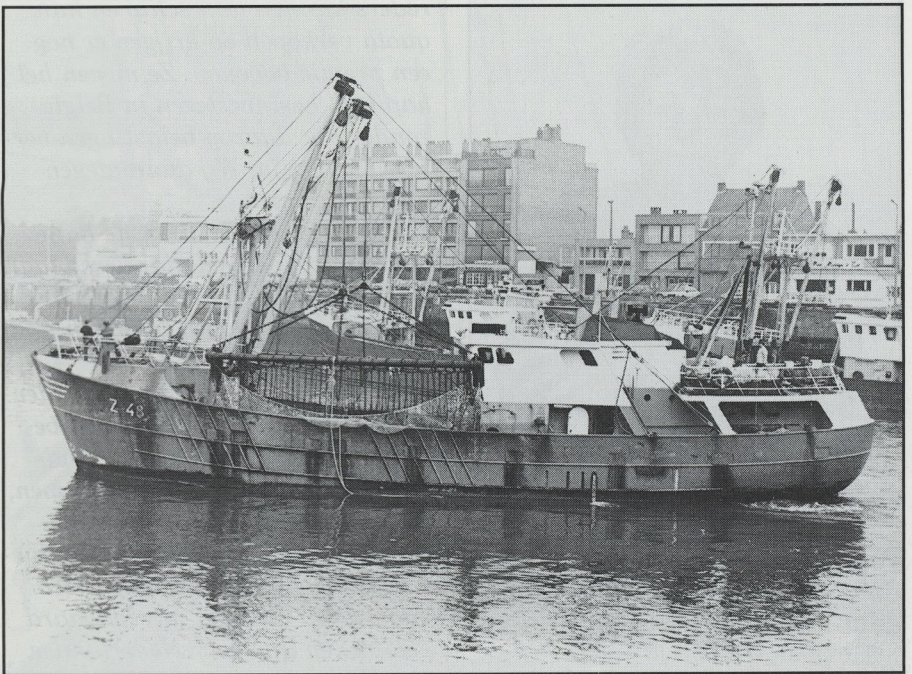
Nicole Witgeers (44) is de spil van de holding Nico-Invest, een NV aanwezig in tientallen vennootschappen in de visserij en in de immobiënssector aan de Oostkust. Zelf komt ze niet uit een vissersfamilie, maar door haar huwelijk met Robert Pauwaert zat ze er meteen middenin. Robert is een pupil van de Heistse visserijschool en zat als 15-jarige op de houten Z.568 Zeespiegel (145 pk) van zijn vader. Zijn vissersloopbaan heeft dertien jaar geduurd en eindigde op de stalen Z.497 De Polaris (405 pk). *'Mijn schoonvader wilde het wat kalmer aan doen en verkocht zijn vaartuigen. Zijn drie zonen, verenigd in onze eerste vennootschap NV Dolfijn, hebben dan de Z.48 Wodan door Scap laten bouwen.'* Het casco, in onderaanneming gemonteerd op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp, ging in de zomer '83 te water en de doop van de grote

boomkorteiler (32,5 m., 1.000 pk) vond in november in Zeebrugge plaats. De eerste bemanning bestond uit schipper André Pauwaert, machinist Mario Decock, stuurman Johan Saevels en de matrozen Léon Pauwaert, Johnny Bouckaert, Ivan Devos en scheepsjongen Michael Pauwaert. *'De oude O.470 Serge namen we (lees NV El Mar) over om te gebruiken voor vervangingsniewbouw van eurokotter Z.470 Odin. Dan kochten we (lees NV Argo) ook de Z.474 Argo van Frans Bonny die we bleven gebruiken als garnaalvaartuig.'* De Z.470 werd in '93 verkocht aan de BVBA Gebroeders Rammeloo en de Z.474 (geschraapt op 7.7.94) werd vervangen door de nieuwe eurokotter Z.474 Limanda (NV Limanda). De NV Argo werd op 18 juli '94 verkocht aan Jan Korf. Het vaartuig zonk twee weken geleden. De O.35 Torbay werd Z.35 Vili (NV Ravana) en onderging een ingrijpende verbouwing, de Z.509 kwam in NV Rederij Telstar (geschraapt 26.1.95).

En het ondernemersverhaal vervolgt: 'In '91 namen we de BVBA Carpe Diem met de Z.200 Wagram over van Frans Bonny. Dan werd de O.87 Nele van de familie Saevels overgenomen door NV Sparus, gevolgd door de Z.34 Northern Sky van Robert Cattoor die volledig vernieuwd werd. Ook de Z.137 Twilight en de Z.499 Coudekercke kwamen bij ons', zo vult Nicole Witgeers het plaatje aan.

Harde tijden

De koopwoede van Witgeers & Co en de snelheid waarmee alle dossiers afgehandeld werden was verbazingwekkend. Toen de GIMV in februari 1990 met de participatievennootschap voor de visserij, Fishlink, op de proppen kwam, zat het er dik tegen. Nicole Witgeers werd door menigeen beschouwd als de stovrouw van Fishlink en van Nederlandse investeerders (Padmos, de Nooijer, Korf). In elk geval was zij van een pak vennootschappen de officiële zaakvoerster.



Nicole Witgeers wil nog wel investeren in de Z.48 Wodan, maar niet meer in een nieuw vaartuig. (foto gw)

Ook de NV Zeebrugse Visveiling was Fishlink gunstig gezind. Maar weldra bleek dat veel schepen waarin Fishlink participeerde in Nederland verkochten.

Witgeers maakte in elk geval gebruik van de diensten van Fishlink. Van de 16 dossiers die de participatiemaatschappij eind '91 behandelde had bijna de helft betrekking op haar vaartuigen, de nieuwe ijsfabriek (NV De IJsbreker) en de toeleveringsbedrijven (Fishing Equipment, Zeebrugge Stores en Zevico) van de groep. Nico-Invest heeft intussen alle dossiers afgekocht.

'We hebben het drie, vier jaar hard te verduren gehad. De winst van de immobiëlen ging in onze visserijactiviteiten verloren. Na het kapseizen van de Z.300 Veerman, in augustus '90, namen we ook die rederij over met het oog op nieuwbouw. De vergunning is intussen vervallen zonder dat we er iets mee hebben kunnen doen. In de slechtste periode zagen we het ook niet goed meer zitten. We hebben in '96 zelfs op het punt gestaan alles te verkopen. Wat Fishlink betreft: al die dossiers zijn gesloten. Toch vond ik het een goed initiatief. Ik heb er nooit problemen rond gemaakt. De tegenkanting heeft mij altijd verbaasd.'

Ook van de toeleveringsbedrijven blijft niet veel meer over? Witgeers: 'De IJsbreker bestaat nog. Fishing Equipment is eerst samengesmolten met Zeebrugge Stores en staakte vorig jaar d als

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



Witgeers: 'Hadden we al lang onze individuele quota gehad dan waren onze vaartuigen ook veel meer waard geweest en dus voor Nederlandse kandidaat-kopers minder aantrekkelijk.' (foto gw)

toeleveringsbedrijf van de visserij. Zevico werd enkele jaren geleden reeds overgelaten.'

Individuele quota

De vraag over de 'beschuldigingen' dat ze meewerkt aan de uitverkoop van de Vlaamse vloot aan Nederland wordt met een weder-vraag beantwoord. *'Wanneer zijn vaartuigen Hollands? Als er een Hollandse schipper op zit? Dat is niet altijd waar. Het zijn wel heel goede schippers die hun job kennen.'*

Maar hoe komt het eigenlijk dat de Nederlanders onze vaartuigen inpikken? Als ik me enig cynisme mag veroorloven zou ik zeggen: ze moeten het ons hier nog veel moeilijker maken. We staan nu al tien jaar achterop ten opzichte van de Nederlandse visserij. Nederlandse

reders kunnen hun schip en hun quota verkopen en krijgen er nog een premie bovenop. Ze mogen het kapitaal herinvesteren in België zonder dat daarop belastingen verschuldigd zijn. Wij daarentegen mogen dat niet.

Als ik een schip wil van de hand doen, staan de Nederlanders klaar. Centen op tafel. Hier willen sommigen ook wel kopen, maar dan met geleend geld.

De Nederlanders komen naar hier omdat de vaartuigen hier nog betaalbaar zijn. Als wij in het buitenland een vaartuig willen kopen, moeten we er eerst een afbreken.

Hadden we al lang onze individuele quota gehad dan waren onze vaartuigen ook veel meer waard geweest en dus voor Nederlandse kandidaat-kopers minder aantrekkelijk. Hoe lang hebben ze daar nu al individuele quota? Wij moeten er nog aan beginnen en zij zijn het werken ermee al gewoon.

En... in 2002 komt het systeem van individuele quota bij ons er toch! Er is daartegen nog veel tegenstand. Vooral van de eurokotter-eigenaars. Ze hebben nu al te weinig tong.

Het zullen nog vier moeilijke jaren worden voor iedereen. De voorbije jaren waren alle Belgische vaartuigen te koop. Zo groot was de onzekerheid. Het gaat nu wat beter. Maar er is niet veel nodig om opnieuw in de problemen te geraken. Als de brandstof nog wat duurder wordt, zullen we niet veel slechte reizen mogen maken. En dan mogen we er niet aan denken wat er zou gebeuren als de tongprijs instort.'

Guido Walters

(1) 'Een Zeebrugse rekening' (okt. 1993), p. 79
'We nemen geen nieuwe participaties in de visserij meer. Het gaat te slecht in de sector', verklaarde Nicole Witgeers aan de auteur. (nvdr: Witgeers was toen wel nog van plan om twee nieuwe vaartuigen te bouwen ter vervanging van de Z.300 Veerman en Z.462 Het Zeepareltje. Geen van beide projecten is uitgevoerd.)

- Trends 31 oktober 1996. 'De rederijen gaan slecht, maar vormen geen bedreiging voor de rest van de groep. Maar als het zo voortgaat, dan stappen we er misschien wel uit.'

(2) Trends 31 oktober 1996: zes vennootschappen boeken op omzet van 148 miljoen 22,5 miljoen verlies.

Vaartuigen van de Groep Pauwaert-Witgeers

Voor 100 procent eigendom:

- ⊗ Z.48 Wodan, 883 kW, NV Dolfijn, Knokke-Heist;
- ⊗ Z.79 Thorn, 221 kW, BVBA Ravelingen, Oostende;
- ⊗ Z.137 Twilight, 750 kW, Veerman Rederij BVBA, Knokke-Heist;
- ⊗ Z.200 Wagram, 750 kW BVBA Carpe Diem, Knokke-Heist;
- ⊗ Z.470 Odin, 221 kW, BVBA Gebroeders Rammeloo, Knokke-Heist;

Participaties (meerderheids- en minderheidsparticipaties):

- ⊗ Z.34 Northern-Sky, 221 kW, BVBA Sunrise, Zeebrugge (moedermaatschappij NV Osmerus);
- ⊗ Z.87 Nele, 221 kW BVBA Rederij Nele, Knokke-Heist (moedermaatschappij NV Poolster);
- ⊗ N.350 Ingrid, 221 kW, NV Semper Confidens, Knokke-Heist;
- ⊗ Z.525 Sylvia-Mary, 221 kW, BVBA Coudekercke, Knokke-Heist
- ⊗ B.601 Van Maerlant, 221 kW, NV Rederij Van Maerlant, Knokke-Heist

Uit de vaart genomen:

- ⊗ Z.462 Zeeparel, 662 kW, BVBA Rederij Brandon Star, Knokke-Heist.

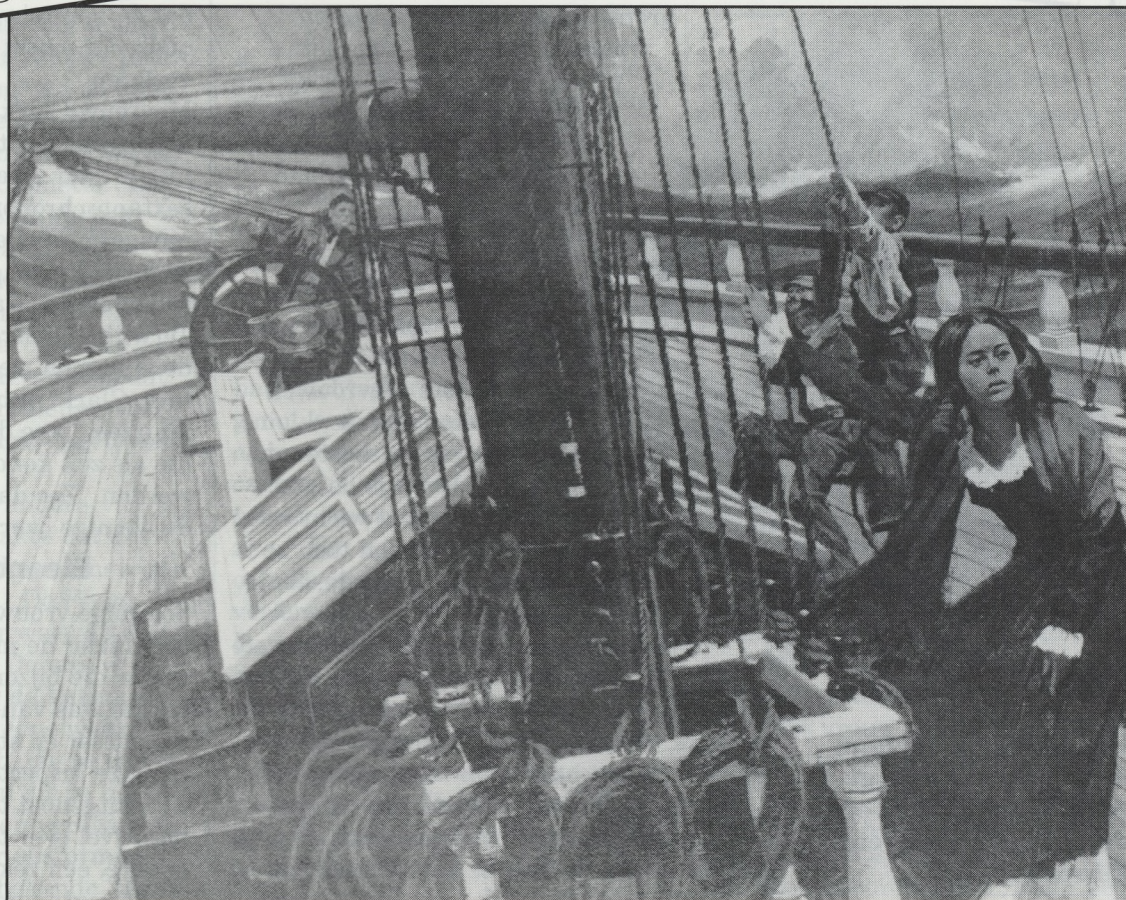
B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Mary Patten zet zich schrap op het dek van de Neptune's Car. Alhoewel ze slechts negentien was, nam ze in 1855 het bevel over het schip. Ze leidde het vaartuig 5000 mijl ver naar San Francisco en rondde daarbij met succes Kaap Hoorn. Zij stelde daarbij een daad die zelfs voor de meeste ervaren schippers niet minder dan een uitdaging was.



Over de moedige vrouwen aan boord van de klippers

(*)

De rokken (z)waaiden op het achterdek

HALVERWEGE DE NEGENTIENDE EEUW KON JE op zee nog volop reusachtige zeilschepen zien varen. Daaronder bevonden zich vlugge en sierlijke klippers die naar alle grote havens ter wereld zeilden. Ze braken daarbij stelselmatig snelheidsrecords van tochten die bijvoorbeeld vanaf de oostkust van de Verenigde Staten naar San Francisco gingen of naar de nieuwe havens van de Oost. Een typisch werk voor mannen met baarden.

Voor al wie die ervan droomde ooit de oceanen te bevaren werd het zeilen op een klipper als de absolute top beschouwd. Uiteraard was het als een mannenberoep -- een ruwe, veelal gevaarlijke job die vooral van de schippers een nuchter oordeel eiste om berekende risico's te nemen. Een delicate balans was het aan boord van die vaartuigen. Veiligheid en snelheid moesten er voortdurend afgemeten worden aan veranderlijke winden en onvoorspelbare weers-

omstandigheden.

Weinig bekend is dat er toen ook vrouwen met de mannen meezeilden (meestal waren dat de echtgenotes van schippers en stuurman), nog minder is het geweten dat sommige vrouwen zelfs het bevel voerden over dergelijke schepen. Soms deden die vrouwen dat zelfs beter dan hun mannen. Van vele 'zeevrouwen' zijn heldendaden bekend -- buitengewone feiten die des te merkwaardiger zijn omdat de plaats van de vrouw, zeker in die tijd, verondersteld werd thuis bij de haard te zijn.

Zoals alle zeilers aan boord van de klippers waren ook de zeevrouwen toentertijd voortdurend blootgesteld aan wind- en regenvlagen die aan tuig en zeilen trokken. Ze moesten zich schrap zetten tegen stormen die opgezweepte golven over de verschansing joegen, waarbij menig zeebonk vaste



Foto: Mary Wakeman met kapitein-echtgenoot Edgar. Zij voerde het bevel over een klipper.

grond onder de voet verloren en waarvan 'groentjes' nog niet weinig de stuipen op het lijf kregen. En uiteraard waren die vrouwen meestal kleiner, tengerder dan de mannen waarmee ze het schip deelden.

Mary Wakeman

Des te verwonderlijker is het dat een van de succesrijkste zeevrouwen Mary Wakeman was: klein, schuchter en voorbestemd een rustig leventje aan de wal te leiden. Het wicht was nauwelijks negentien toen ze Edgar Wakeman trouwde, een oudere schipper.

Mary was, zoals gezegd, op het eerste gezicht nauwelijks geschikt voor het brutale mannenleven aan boord van de klippers. Toch heeft ze, gedurende de vier jaar die ze met haar man aan boord van de *Adelaide* doorbracht, zes tochten rond de stormachtige Kaap Hoorn gemaakt. Op een van die reizen doodde de eerste stuurman een matroos door hem over boord te slaan, waarop de al te ruwe zeebonk op zijn beurt door een matroos van kant gemaakt werd... Dat moorden eindigde niet voordat deze laatste opgehangen was aan de ra. Gebeurtenissen die tengere Mary voor lief nam... liever dan thuis bij de haard te blijven zitten. Ook bracht ze op zee twee kinderen ter wereld; geboorten waarbij d'r man als vroedvrouw moest optreden. De eerstgeborene was een dochter die zeer toepasselijk *Adelaide Seaborn* genoemd werd.

Mrs. Clark

Nog aangrijpender is de ervaring die de echtgenote van kapitein Clark meemaakte nadat ze haar intrek genomen had aan boord van de klipper *Frank N. Thayer*. Terwijl het schip naar huis zeilde met een lading hennep aan boord, gingen twee matrozen uit de bol. Ze doodden de roerganger en twee stuurlui, verwonden de kapitein en rammelden diens echtgenote af. Wild zwaaiend met messen en met een harpoen namen ze de controle van het schip over.

De echtgenote slaagde er evenwel in naar haar hut te vluchten en nadat ze haar kind in veiligheid gebracht had, greep ze twee revolvers die ze aan de kapitein gaf. Deze schoot een van de woestgeworden matrozen neer, maar de andere ontsnapte naar het ruim waar hij de kurkdroge hennep in de fik stak. Het vuur verspreidde zich zo snel

dat de kapitein aan de bemanning opdracht moest geven het schip te verlaten.

Mevrouw Clark zette haar kind in de reddingsboot, en riskeerde nogmaals haar leven om aan boord de sextant, chronometer, kaarten en navigatietabellen te halen. Toen ze terug kwam, had het vuur de zeilen en het want al bereikt. Terwijl de matrozen het bootje van de vlammen wegroeiden, naaide mrs. Clark, in het licht van de vuurzee, twee dekens aan elkaar die als zeil konden gebruikt worden. Zes dagen later bereikten de weinige overlevenden land.

Eleanor Cressy

Sommige vrouwen tekenden zelfs als officier de monsterrol. Een vrouw die bijzonder wel op de hoogte was van navigatie tekende als purser en stond erop eerst het schip te inspecteren vooraleer ze d'r echtgenoot toestemming gaf er het bevel over te nemen. Nog een andere, een zeker mevrouw Reed (haar voornaam is niet bekend), echtgenote van de kapitein van de *T.F. Oakes*, bleek een uiterst bewaam navigator te zijn; ze was daarenboven beter roerganger dan menig man aan boord. In 1887 nam ze het bevel over: haar man was ziek, de eerste stuurman was dood, de bemanning was aan het sterven van scheurbuik. Zij slaagde erin het schip te redden, een prestatie die haar de *Zilveren medaille van Lloyd's of London* opleverde.

Maar er waren er weinigen die de stuurmanskunst van Eleanor Cressy evenaarden, de echtgenote van de kapitein van de *Flying Cloud*. Dat vaartuig, dat menig maritiem record kon breken, is waarschijnlijk de beroemdste klipper ter wereld. Sommige van die records zijn overigens te danken aan de Eleanors knappe navigatie.

In een storm ter hoogte van Kaap Hoorn en terwijl winden de sneeuw over het dek joegen, klampte vrouwe Cressy zich vast aan de kaartentafel. Ze berekende dat Kaap San Diego vlak voor het schip moest liggen, maar een dikke mist maakte het zeilen naar het rotsachtige gebied erg gevaarlijk. Zij adviseerde haar

echtgenoot om ervan weg te blijven en stippelde een nieuwe koers uit noordwaarts weg van de kaap. De kapitein accepteerde haar advies. Twee dagen later trok de hemel open en 16 kilometer (10 mijl) verder daagde Kaap San Diego al op, een zwart stuk graniet dat boven de grijze zee uitstak. De berekeningen van mevrouw Cressy waren exact gebleken. Gevolg daarvan was dat de *Flying Cloud* een nieuw record mocht noteren: in drie dagen werd de Hoorn gerond!

Het is evenwel een andere gebeurtenis die maakte dat de reputatie van deze kapiteinsvrouw niet meer stuk kon. De *Flying Cloud* was in zwaar weer op weg naar Madagaskar. De vrouw stond beneden over de kaarten gebogen en toen ze eens wegkeek, door de patrijspoort, zag ze nog juist een paar benen die in het schuim van de golven verdwenen. Terwijl ze de ladder opstormde, schreeuwde ze het bekende 'Man overboord!'

Kapitein Cressy gooide een reddingsboei en zette een boot uit, maar toen de ploeg zonder de man terugkeerde, moest de kapitein de drenkeling opgeven. Zijn echtgenote legde zich daar evenwel niet bij neer. Rekening houdend met de wind en het tij, berekende ze de richting waarin de man waarschijnlijk afgedreven was en pleitte er bij haar man voor om de zoektocht verder te zetten. Onder de indruk van haar bewering dat zij de man gelokaliseerd had, liet hij nogmaals een boot te water en gaf de mannen de opdracht te zoeken tot het donker werd.

Het was valavond toen ze de man ontdekten. Hij bevond zich exact op de plaats waar Eleanor het had voorspeld. Hij was zo zwak dat hij niet eens meer kon roepen of zich weren tegen de haaien die hem bedreigden. De drenkeling werd aan boord gebracht en werd de eerstvolgende dagen patiënt van vrouwe Cressy.

Nadat de *Flying Cloud* in de haven aangekomen was, werd het verhaal over en over verteld, en de naam van kapiteinsvrouw Cressy werd bekend in havenkroegen al over de wereld.

Mary Ann Patten

Sommige kapiteinsvrouwen onderscheidden zich zelfs nog meer dan Cressy. Samen met d'r echtgenoot, kapitein Joshua van de *Neptune's Car*, zeilde Mary Ann Patten in 1856 van New York naar San Francisco. Op een eerdere reis naar Hong Kong had zij al veel over navigatie en scheepvaart geleerd. Haar trotse echtgenoot had plichtsgetrouw in het logboek genoteerd: *'Mevrouw Patten is ongewoon handig en zou ongetwijfeld goed van dienst komen mocht ze een man geweest zijn.'* Het zou zo uitdraaien dat zij ook als vrouw goeie diensten zou verlenen.

De reis naar San Francisco kende pech vanaf de start. De eerste stuurman was opstandig en moest opgesloten worden. De tweede officier was onbekwaam en kapitein Patten moest, alhoewel hij ziek was, dubbele wachten lopen. En de zee liet zich ook al heel de tijd erg voelen. Toen ze Kaap Hoorn naderden ging de lading schuiven en het schip kapseisde bijna. Het beveiligen van de overhellende vracht kostte de laatste krachten van de kapitein. Hij stortte in, kreeg koorts, werd blind en raaskallend moest hij in bed blijven liggen.

Vrouw Patten, die overigens juist geconstateerd had dat ze zwanger was, nam het bevel over en vreemd genoeg aanvaardde de ruwe bemanning dat ook.

In een van de zwaarste Kaap Hoorn-stormen die ooit genoteerd werden, stond ze in weer en wind achtenveertig uur aan dek, orders schreeuwend boven de bulderende wind uit. Ondanks het gevaar dat de ijsbergen daar vormen, stuurde Mary Ann het schip steeds vooruit, steeds verder, goed wetend dat de situatie aan boord maar al te hachelijk was. Ze zette een koers uit die hen toeliet de boorden van de ijsbergen te randen en het schip uiteindelijk naar kalmere wateren loodste. Uiteindelijk rondde het vaartuig met succes Kaap Hoorn.

Vijftig dagen lang verzorgde ze d'r echtgenoot. Ze bestudeerde daarvoor ook medische teksten telkens ze maar een moment kon afpiet-

De vrouwen die aan boord van de klippers van de zee mochten proeven, hadden triomfen gevierd in een keiharde mannenwereld.

sen van haar kapiteinstaken. Omdat ze in geval van nood onmiddellijk ter beschikking wilde zijn, sliep ze met haar kleren aan. Haar zeemanschap bleek uitzonderlijk. In een dag legde *Neptune's Car* 300 mijl af. Op 15 november leidde zij de klipper San Francisco binnen en was daarmee de eerste vrouw die zo'n exploit realiseerde. Ze was nauwelijks negentien!

Via Panama keerden de Pattens terug naar Boston waar in maart hun zoon geboren werd. Maar ze leefden niet lang en gelukkig. Kapitein Patten stierf vier maanden later. En op 18 maart 1861 wist de Boston Daily Courier te melden dat Mevrouw Mary Ann Patten, weduwe van kapitein Johua Patten de dag ervoor aan tering gestorven was. Zij was nog geen 25.

Hannah Burgess

Een andere vrouw uit New England die nooit had verwacht een klipper te commanderen -- en er zelfs nooit aan gedacht had naar zee te gaan -- was Hannah Burgess. Ze was zelfs zeeziek geworden tijdens haar huwelijksreisje, een korte trip op een ferry. Tot haar grote opluchting werd ze niet zeeziek op de *Whirlwind*, de klipper die d'r echtgenoot commandeerde. Ze ging navigatieboeken bestuderen en nam lessen bij haar kapitein. Enige tijd later was ze er zo bedreven in dat hij haar de navigatietaken toevertrouwde. Ze werd een uitstekend zeezeiler en schreef in die tijd in haar dagboek: *'Ik geloof dat ik nooit voorheen zo gelukkig was als nu.'*

Spijtig genoeg was dat geluk van korte duur. Nadat hij van een tweede reis met de *Whirlwind*

thuisgekomen was, kreeg kapitein William Burgess het bevel over de klipper Challenger. Zijn vrouw toog met hem mee.

In november 1856, voor de kust van Zuid Amerika, werd William zo ziek dat hij er zelfs niet in slaagde een brief naar de reders af te maken, waarin hij zijn terugreis aankondigde. Het was zijn echtgenote die de brief afmaakte en tekende. Vervolgens nam zij het bevel over en navigeerde het goed en wel naar Valparaíso in Chili. Kapitein Burgess overleefde de reis niet. Op 11 december noteerde Hannah in het logboek: *'In het zicht van het eiland Juan Fernandez, 250 mijl van Valparaíso, heeft mijn lieve echtgenoot afscheid van de wereld genomen.'*

Ze was 22 en had op dat moment nog maar drie weken het bevel over de klipper gevoerd.

Hetti Slocum

Joshua Slocum die het bevel voerde over een klipper die in 1895 - 1898 rond de wereld reisde, had twee echtgenotes die hem op zijn tochten vergezelden. Zijn eerste vrouw, Virginia, kreeg zes kinderen op zee en stierf nog voor ze veertig was. Enkele jaren na haar dood huwde Slocum zijn nicht Hetti en zeilde naar Zuid-Amerika waar zijn nieuwe echtgenote hun beider levens redde door een aanval af te slaan van twee opstandige bemanningsleden. Nadat ze ook nog eens de cholera en de pokken overleefd hadden, leden ze ook nog eens schipbreuk in een Braziliaanse baai. Als enige overlevenden bouwden de echtelieden samen een bootje waarmee ze terug huiswaarts zouden keren. Met arsenicum moest Hetti zichzelf tegen malaria-aanvallen verdedigen. Uiteindelijk slaagde het koppel erin om zeven maanden later weer thuis te geraken. Onderweg had een walvis hen bijna tot zinken gebracht, hadden ze stormen getrotseerd en waren ze bijna te pletter gevaren op riffen. Ze werden onthaald als helden... maar Hetti ging nooit meer met haar echtgenoot op zee.

Het waren harde tijden voor de vrouwen die in de 19de eeuw voor een leven op zee kozen. Dat tijd-

perk eindigde met de komst van de stoomschepen, die meteen het einde van de klippers betekende. Toen de scheepsbouwers op stoom overschakelden, verboden bijna alle scheepvaartmaatschappijen de aanwezigheid van kapiteinsvrouwen aan boord, zelfs als passagier.

De vrouwen die aan boord van de klippers van de zee mochten proeven, hadden echter triomfen gesmaakt in een keiharde mannenwereld. Samen met die mannen en gelijk die mannen had-

den ze op zee opmerkelijke prestaties geleverd.

Phylis Zauner

(*) Klipper is de benaming van een tussen 1840 en 1850 in gebruik genomen (het eerst in Noord-Amerika gebouwd) type van houten (later ook stalen of compositie-) zeilschip met scherpe boeg en in enigszins gestroomlijnde vorm, bekend als snel zeiler en concurrent van de eerste stoomschepen. Bovenstaand artikel verscheen oorspronkelijk als *'Petticoats on the Poop-deck'* in The Compass, the magazine of the sea and air, #1,1995. Vertaling fv.

kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

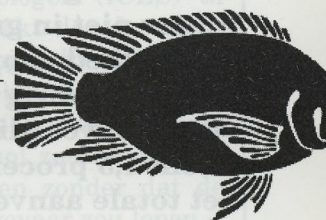
Tongprijzen stabilizeren op rekordhoogte

MET EEN GEMIDDELDE PRIJS VAN 474 frank in juli werd in de vismijnen de voorbij maand de allerhoogste tongprijzen gehaald. De gemiddelde prijs voor de maand juli is een nieuw rekord. Dit gemiddelde kwam tot stand door de hoge prijzen voor de diverse soorten. De klasse 1 en 2 haalden een gemiddelde prijs van respectievelijk 573 en 626 frank (555 en 572 frank in juli vorig jaar). Zelfs voor de slips (klasse 5) kwam 361 frank op tafel (283 frank vorig jaar).

In augustus werd tien procent minder tong aangevoerd dan vorig jaar. Ook de gemiddelde prijs lag wat lager dan in juli. De klasse 2 haalde met 673 frank per kilo een prijs die honderd frank hoger lag dan de klasse 1. Voor de kleinste sortering werd met 332 frank een stevige prijs betaald, maar toch minder dan de 361 frank van de maand voordien. (gw)

OVERZICHT GEMIDDELDE TONGPRIJS PER MAAND

	'85	'86	'87	'88	'98	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97
JAN	297	347	355	289	316	236	231	257	296	203	257	235	315
FEB	214	308	335	360	346	292	212	255	271	247	242	246	361
MAA	215	254	361	338	356	258	213	270	283	232	252	242	361
APR	253	293	351	298	337	230	226	276	263	236	226	255	391
MEI	238	290	359	260	317	232	233	275	236	225	224	296	427
JUN	279	328	382	294	417	269	313	297	276	264	248	340	454
6 md	231	291	355	299	342	248	229	269	269	231	240	263	369
JUL	355	395	411	326	393	294	302	280	272	243	254	378	474
AUG	343	396	391	347	341	239	276	301	250	240	265	361	457
SEP	348	399	361	315	342	250	282	266	242	249	257	351	000
OKT	283	368	335	298	268	213	243	247	211	202	237	326	000
NOV	300	384	293	296	255	237	247	245	173	199	226	346	000
DEC	307	425	309	417	304	303	281	268	194	221	222	366	000
Jaar	266	321	347	312	325	253	251	266	240	226	240	290	000



BRON: Vergelijkende zeevisserijstatistiek - Dienst voor Zeevisserij, Oostende

Spotgoedkope garnaal

BIJ LAGE AANVOER WAS DE PRIJSVAL van de garnaal in juni en juli opmerkelijk. Het is een normaal verschijnsel dat de prijs in de zomer wat daalt omdat het zeewater helder wordt en de vangsten afnemen. De echt goedkope garnaal komt er normaal in de maanden september-oktober. De oorzaak van de lage prijzen moet wellicht gezocht worden in de grote vangsten langs de Duitse en Deense kust in het voorjaar, met grote aanvoer in Nederlandse afslagen en met groeiende voorraden tot gevolg.

Merkwaardig zijn de prijsverschillen tussen Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort. In Zeebrugge werd in het eerste semester gemiddeld 137,5 frank betaald voor garnaal (21 ton aanvoer), in Oostende 205 frank (25 ton aanvoer) en in Nieuwpoort 252 frank (4 ton). Na acht maanden bedraagt de garnaalaanvoer 174 ton (180 ton in '96). Voor juli bedroeg de gemiddelde prijs 135 frank (195 vorig jaar), in augustus gedaald tot 88 frank (140 frank vorig jaar). Gespreid over de voorbije acht maanden is de gemiddelde garnaalprijs van 195 frank vorig jaar op 127 frank teruggevallen (- 35 %).

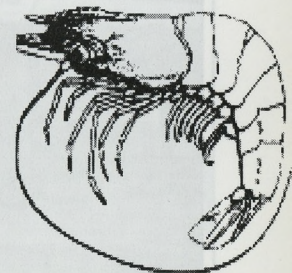
De laatste twee jaren is de garnaalaanvoer in eigen havens flink gedaald. Enerzijds omdat er minder vaartuigen zijn, maar ook omdat er nogal was 'Belgische' vaartuigen in Breskens en Colijnsplaat verkopen. Eind augustus bedroeg het aanvoer gewicht achtereenvolgend 337 ton (92), 277 ton (93), 249 ton (94), 229 ton (95), 180 ton (96) en 174 ton (97).

De garnaalbesomming bedroeg eind augustus minder dan de helft van de periode januari-augustus '92. De resultaten eind augustus: 42,2 miljoen frank (92), 43,6 m. fr. (93), 49,8 m. fr. (94), 35,8 m. fr. (95), 35,0 m. fr. (96) en 22,0 m. frank (97). Met de gemiddelde prijzen zit het evenmin goed. Met 88 frank voor augustus zit de opbrengst al zeer laag. Normaal wordt garnaal in oktober nog goedkoper (zie tabel). (gw)

GEMIDDELDE GARNAALPRIJS 1988-1997

	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97
JAN	128	166	160	354	96	182	189	116	164	153
FEB	192	235	218	407	139	161	229	160	229	291
MAA	227	236	228	461	140	218	258	220	235	258
APR	200	217	243	333	140	241	234	267	337	238
MEI	214	195	197	324	153	178	215	264	251	231
JUN	159	168	209	285	158	159	204	229	226	143
6 md	179	191	208	349	136	182	219	196	230	181
JUL	155	157	192	329	149	152	186	140	195	135
AUG	124	117	169	257	115	118	162	120	140	88
SEP	94	103	185	128	88	132	88	114	103	-
OKT	93	89	216	84	110	119	71	98	112	-
NOV	118	111	300	88	147	137	79	117	130	-
DEC	210	163	345	92	184	188	129	166	137	-
JAAR	132	128	207	156	127	147	128	132	151	-

BRON: Vergelijkende Zeevisserijstatistiek - Dienst voor de Zeevisserij



Ook tarbot en griet steeds duurder

Niet alleen tong, maar ook tarbot en griet klokten de voorbije maanden rekordprijzen. De gemiddelde prijs per maand lag dit jaar nog geen enkele keer lager dan vorig jaar. Over acht maanden gerekend lag de tarbotprijs 13 procent en de grietprijs 26 procent hoger.

Tarbot en griet worden echter niet in grote hoeveelheden op de veiling gebracht. Vorig jaar vertegenwoordigde tarbot slecht 1,5 procent van de het totale aanvoergewicht en 4,6 procent van de besomming.

Griet was eveneens goed voor 1,5 procent van de aanvoer en 3,3 procent van de besomming. (gw)

GRIET (*)

	Ton	Gem. Pr.
jan 97	41 (46)	231 (198)
feb 97	31 (29)	315 (261)
maa 97	35 (46)	315 (225)
apr 97	24 (47)	364 (270)
mei 97	18 (25)	427 (304)
jun 97	11 (14)	394 (304)
jul 97	13 (16)	349 (313)
aug 97	17 (18)	321 (271)
Tot	192 (240)	321 (255)
Vershil 96-97		+ 26.9 %

(*) tussen haakjes het cijfer voor 1996.

TARBOT (*)

	Ton	Gem. Pr.
jan 97	21 (27)	354 (331)
feb 97	12 (15)	518 (407)
maa 97	14 (19)	461 (384)
apr 97	15 (18)	452 (413)
mei 97	16 (16)	426 (378)
jun 97	9 (15)	381 (317)
jul 97	14 (16)	412 (385)
aug 97	22 (18)	417 (388)
tot	124 (142)	423 (373)*
Vershil 96-97		+ 14.3 %



Jaarbesomming in miljoen frank

	Griet	Tarbot
1996	94.9	100.5
1995	69.6	101.7
1994	67.8	96.9
1993	65.9	101.8
1992	65.8	109.1
1991	62.7	134.4
1990	74.6	128.9
1989	75.3	108.6
1988	74.9	85.9
1987	91.1	90.4

- * Mazout voor verwarming
- * Gasoil en marine fuels
- * Oliën en vetten
- * Alle petroleumprodukten

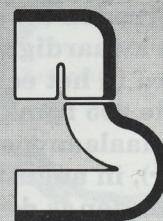
NV NORTH SEA BUNKERS

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 9 - 8000 Brugge

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

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



Barbaix koopt nieuw schip



De nog maar dit jaar in de vaart gekomen nieuwe Z 82 Nautilus (zie HVB #VI, 1997) is al veranderd van eigenaar. Het schip van het duo Danny Gevaert en Dirk Claeys (bvba St.-Antonius uit Brugge) werd verkocht aan reder Rudy Barbaix (bvba Christoph uit Oostende). Deze laatste betaalde zijn nieuwe schip gedeeltelijk met zijn O 211 'Christoph' (bouwjaar 1971, 14,60 meter lang, motor 215 pk).

Het nieuwe schip zou begin deze maand al in handen van Barbaix zijn en door hem 'vernummerd' worden tot O 82 'Christoph'. Het vaartuig is een polyvalent vaartuig van 18,35 meter lengte en een MTU-motor van 300 pk. Het is uitgerust met bomen van 4,15 meter en een zestrommelwinch. Het casco werd gebouwd op een Poolse werf en de afwerking gebeurde op de Scheepswerf van Zelzate.

Het is ons niet bekend welke plannen Gevaert en Claeys hebben met de O 211.

Groter scholquotum in Noordzee

Het Nederlandse weekblad Visserijnieuws wist als eerste te melden dat het Noordzeescholquotum ((Ices II,III,IV) nog dit jaar verhoogd wordt van 80 000 naar 91 000 ton. De tussentijdse aanpassing zou ten laatste tijdens de EU-visserijraad van 30 oktober bekrachtigd worden. In mei had de internationale raad van biologen (ICES) al bekend gemaakt dat de scholstand veel hoger bleek te zijn dan aanvankelijk verwacht. Dat brengt met zich mee dat heel wat méér schol zou mogen gevangen worden zonder dat de paaibestand gevaar zou lopen. Dat de Europese verhoging van het scholquotum met 14% ook voor de Belgische vissers belangrijk is, staat buiten kijf. Bij de huidige stand der vangsten (zie volgende bladzijde) wordt dit bericht door de Vlaamse reders positief onthaald. Op het ogenblik dat we deze regels schreven, was door het ministerie van landbouw nog geen officiële mededeling terzake verspreid.

Franse vaartuigen vissen wettelijk voor Belgische kust

De Belgische kustvissers die de jongste tijd weer hard geklaagd hebben over de aanwezigheid van Franse en Nederlandse collega's op hun visgronden, hebben in hun verzet de internationale akkoorden tegen zich. De Nederlandse vissers

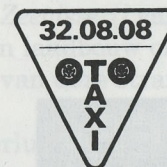
hebben ingevolge een Beneluxakkoord dezelfde rechten om in de Belgische wateren te vissen als de Belgen. Wat de Franse vissers betreft is er een overeenkomst in het kader van het Frans-Belgisch akkoord (1976) betreffende de sprot- en ijle

haringvisserij in de Franse en Belgische territoriale wateren en waarbij wederzijds door enkele vaartuigen op beperkte wijze de Frans-Belgische grens mag overschreden worden.



OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

het taxibedrijf voor de visserij

Stand van de tongvangsten (1 jan.-18 aug.)

Quotum	Vangsten	%
1997	jan-aug	benut
IIa,IV	946	63
Vb,VI,XII,XIV	2	7
VIIa	293	59
VIIId	1.108	79
VIIe	23	92
VIIIf,g	440	79
VIIH,j,k	37	23
VIIIa,b	gesloten	100
TOTAAL	3.268	72

Stand der scholvangsten (1 jan.-18 aug.)

Quotum	Vangsten	%
1997	jan-aug	benut
IIa, IV	1.759	37
Vb, VI, XII, XIV	17	17
VIIa	225	70
VIIId,e	844	73
VIIIf,g	325	88
VIIH,j,k	18	22
VIII, IX, X	2	13
TOTAAL	3.190	47

Kustvissers: officiële categorie?

Het editoriaal van het Informatieblad van de Reders ter Zeevisserij, Rederscentrale, had in zijn uitgave van begin september (augustus '97) bijzondere aandacht voor de kustvissers. Editorialist Bart Schiltz becommentarieerde de neergang van deze groep en formuleerde enigszins sceptisch enige mogelijkheden om het tij in extremis te keren.

Uit de tekst blijkt dat de overstap van reders uit de kustvisserij naar de groep eurokotters in de toekomst wel eens onmogelijk gemaakt zou kunnen worden.

Schiltz: *'Het verder laten vervangen van licenties van kleine kustvaartuigen door ultramoderne en veel grotere "Eurokotters" kunnen wij ons binnen onze beperkte quota in elk geval niet permitteren.'*

Uiteraard kan dit 'verbod' er alleen maar komen als er ook een officieel onderscheid gemaakt wordt tussen kustvissers enerzijds en eurokotters anderzijds. Dit is momenteel niet het geval. De wetgever spreekt alleen over vaartuigen tot 300 pk en deze van méér dan 300 pk. In de eerste groep horen zowel kustvissers als eurokotters thuis.

Aparte groep

Uit de aandacht die het orgaan van de Rederscentrale plots aan dat probleem schenkt, kan worden afgeleid dat er achter de schermen inderdaad gewerkt wordt aan een nieuwe classificatie van Belgische vissersvaartuigen. In deze nieuwe indeling zouden de kustvissers een apart statuut krijgen. Of ze tegelijk een voorbehouden visgrond kunnen opeisen blijft evenwel een open vraag. Schiltz: *'Volgens sommigen zou er een exclusieve zone moeten komen voor dit soort visserij (waarvan de definitie verre van vaststaat). Het creëren van een exclusieve zone heeft echter een aantal tamelijk verstrekkende gevolgen. Zo zijn er naast de Europese verordeningen en richtlijnen ook nog ander bilaterale akkoorden.'* (fv)

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.**



BANK

Denk ruim.

Algemene vergadering Vlaamse Visserbond

Op zaterdag 23 augustus greep te Oostende voor het eerst een statutaire jaarlijkse algemene vergadering van de Vlaamse Visserbond (VVB) plaats. Uit het verslag blijkt dat deze redersvereniging op dat moment 37 Belgische vissersvaartuigen vertegenwoordigde. Alhoewel het leeuwenandeel daarvan in de kustvisserij terug te vinden is (23 schepen, daar waar de totale Belgische kustvisserij slechts 34 vaartuigen omvat), vinden we ook enkele VVB-leden bij de categorie van de Kreeftenputters, de eurokotters en in het segment van de grote boomkorvaartuigen. Omdat het aantal leden in deze laatste categorieën evenwel te klein was, grepen daar geen afzonderlijke vergaderingen plaats, zo blijkt uit het rapport. De verantwoordelijken voor deze

categorieën verdedigden hun belangen op de algemene vergaderingen van de VVB. Volgens secretaris Christa Vandromme is het ledenbestand sindsdien toegenomen. Zo heeft er in september een vergadering plaatsgerekomen met de reders van acht eurokotters die gevraagd hebben van de VVB lid te worden, aldus nog steeds secretaris Vandromme. In het verslag valt verder op dat de bond in de loop van het jaar ook benaderd werd door mensen uit de pleziervaart. Het VVB-bestuur ging evenwel niet op de vraag in om hun belangen te verdedigen.

25 jaar Cretel

De machinefabriek en inoxverwerker Cretel uit Eeklo bestaat 25 jaar. Het bedrijf dat Jerome Cretel in 1971 oprichtte is in visverwerkingsmiddelen vooral bekend door de onthuidingsmachines. Cretel staat echter ook voor heel wat andere machines voor de vis- en vleesverwerkende nijverheid. Naast slijp-, bandzaag- en snijma-

chines, vleesmolens en messen vervaardigt de onderneming ook industriële wasmachines, reinigingssystemen en inoxproducten voor het bouwbedrijf. De producten zijn op de markt onder de merknamen Cretel, Sharpeset (Groot-Brittannië), Unikon (Ned.), Hildebrand (Zwit.), Kainz (Duit.) en Bettcher (VS).

Het bedrijf telt momenteel 40 personeelsleden en beschikt naast eigen vestigingen in Singapore en Michigan (VS) over een wereldwijd net van vertegenwoordigers.

Veertig procent van de omzet (75 procent van het aantal geproduceerde machines) wordt immers in het buitenland gemaakt.

Ter gelegenheid van de 'Vlaamse Open Bedrijvendag' vorige week werd een nieuwe toonzaal geopend. Vorig jaar nam Cretel reeds een nieuwe productiehul in gebruik.

□ Info: Cretel Food Processing Equipment, Gentsesteenweg 77a, 9900 Eeklo, tel. 09-376.95.95, fax.: 09-376-9596.

Versluys wil strandschelpen vissen

Enige tijd geleden al (HVB # VII, 1997) meldden we dat de Bredense reder Willy Versluys al enige jaren de mogelijkheid laat onderzoeken om in de Noordzee op schelpen te vissen. Het Rijksstation voor de Zeevisserij voerde in dat verband onderzoek uit naar eetbare schelpen zoals de kokkel, de strandschelp en de wulk. Toen al konden we ook melden dat uit het onderzoek bleek dat er wel degelijk mogelijkheden waren voor wat het vissen van de strandschelp (*spisula subtruncata*) betreft.

Gebaseerd op deze resultaten heeft rederij Versluys nu een aanvraag ingediend bij de *Dienst voor de Zeevisserij* van het ministerie van landbouw om de gerichte visserij van deze strandschelp te starten.

Naar verluidt zou het opvissen van deze schelpen in beperkte mate gebeuren, rekening houdend met de bestanden en onder voortdurende controle van het Rijksstation voor Zeevisserij.

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**

Dat soort visserij gebeurt met platbodems, voorzien van een systeem dat de shelpen van de zeebodem naar het schip zuigt; een type vaartuig dat zeer gevoelig is voor weersomstandigheden (maxiaal golfhoogten van anderhalve meter), waardoor de visserijmogelijkheden uiteraard beperkt zijn. Omdat die — voor Vlaanderen nieuwe — schelpenvisserij desgevallend in de Belgische kustwateren zou gebeuren en meer bepaald op de randen van de zandbanken, wil reder Versluys voorafgaand overleg met de kustvissers 'om via concrete afspraken alle mogelijke conflicten te vermijden'. Een eerste vergadering met kustvissers, bijeengeroepen via de Rederscentrale, bracht niet de verwachte belangstelling mee. Daarom ging Versluys vervolgens in op een vraag van de Vlaamse Vissersbond om ook voor hun leden dergelijke bijeenkomst te beleggen.

Makreelquotum uitgeput

Ingevolge uitputting van het quotum mag onze vloot sinds 27 augustus geen makreel meer aanvoeren uit de Noordzee (Ices II,III,IV). Het initieel quotum voor makreel bedroeg 320 ton, vermindert met 25 ton dat deeluitmaakt van een ruilakkoord voor wijting met Nederland. Nog eens 200 ton makreel werd enkele weken afgestaan aan Nederland in ruil voor tong. Uiteindelijk bleef er nog een op te vissen hoeveelheid van 95 ton over die nu volledig uitgeput is.

Ophoudregeling: niet voor uitgesloten Rederscentrale

Zeven reders van de Vlaamse Vissersbond die door de Rederscentrale uitgesloten werden, zijn niet meer gehouden door de zgn. ophoudregeling, zo blijkt uit een brief die landbouwminister Karel Pinxten hen daarover schreef. De ophoudregeling bestaat erin

dat gevangen vis die onder een bepaalde marktprijs komt te liggen, in de vismijn niet verder verkocht wordt. De vangst wordt afgevoerd en de reder krijgt een bepaalde EG-vergoeding. Het is de erkende producentenorganisatie Rederscentrale die de vergoeding met EG-geld regelt.

De VVB-uitgesloten vallen, zo stelt de brief, nu buiten deze afspraken. In theorie betekent dit dat de ophoudprijzen voor hen niet van toepassing zijn. De visveiling moet voor de zeven desgevallend

doorgaan met de verkoop, zelfs onder de bodemprijs. In de praktijk verandert er evenwel weinig omdat de vangsten van deze kustvissers normaliter niet onder de bodemprijs zakken.

Jaarlijkse vakantie: de HVB-burelen zijn gesloten t.e.m. 15 oktober.



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtstoffen

PROMAC B.V.

Stuurmachines, Roeren
Verstelbare schroeven
Boegschroeven
Waterpompen
Scheepskranen

Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
Waterbehandelingsinstallaties

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 04185 - 71200 Fax 04185 15790 Telex 50110

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

Tel.: (059) 32 16 89 — Fax: (059) 32 26 17

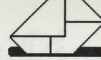
kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

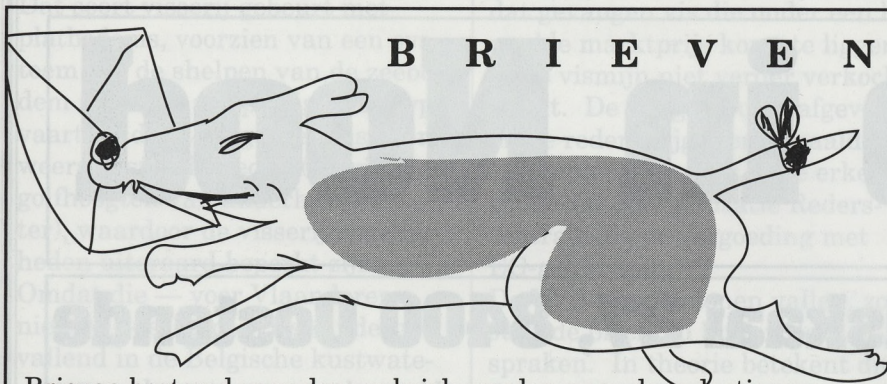
Kustlaan 176 te Zeebrugge



- 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.



B R I E V E N



Brieven bestemd voor deze rubriek worden naar de redactie van HVB gestuurd: Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene.

Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de brieven-schrijver deelt.

Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

Rederijen ter lange omvaart

Ik ben een oud-marineofficier. Als hobby bestudeer ik de 'geschiedenis van onze koopvaardijvloot'. Ik bezit reeds volledige scheepslijsten en ook veel andere informatie over onze zeerederijen sinds 1830. Sedert enkele jaren ben ik nu ook op zoek naar de geschiedenis van

die families. Voor wat Oostende betreft zijn dat al heel veel namen; de meeste daarvan zijn nu in scheepvaartmiddelen onbekend geworden. Ik voeg bij deze brief een lijst om daarover een idee te geven. Tegelijk is het een oproep tot naamgenoten om iets van zich te laten horen. Over de zeerederijen van Antwerpen heb ik daarentegen wel al veel informatie gevonden, ook van

enkele rederijen die te Brussel gevestigd waren (1830 - 1860) heb ik al veel gegevens verzameld.

Over de Oostendse redersfamilies vind ik echter geen boeken of verhandelingen. Vandaar trouwens deze oproep. Ik hoop dan ook dat sommige lezers zullen reageren op deze brief.

Tegelijk wil ik hierbij ook nog een andere oproep doen: wie kan mij zeggen waar ik een exemplaar kan vinden van volgende oude boeken:

- C. Loontjens, 'L'histoire d'Ostende' (Revue belge d'importation & d'exportation, Ostende);

- Pasquini, Histoire du port d'Ostende.

Inlichtingen zijn welkom bij Delporte, J. Van

Ruusbroeckstraat 1 te 1140 Brussel. Tel.: 02 / 215 37 88.

Naamlijst van de Oostendse rederijen waarover ik graag meer nieuws kreeg, ook met betrekking tot de familiegeschiedenis:

Baroen, Bauwens, Berblock, Block, Brasseur, Breynaert, Brieux, Bruggeman, Carbon,



Scheepsdiesel RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck



snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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



Claeys, Cleemput, Consalies, Cornelissen, J. Coster, Debal, De Bonninge, De Broeck, De Brouwer, De Coene, Delpierre, De Potter, De Rudder, Deweert, De Zetter, Diaz, Duclos-Assandri, Fox, Goore, Halewijnck, Hartog, Herrewijns, Hoed, Hogben, Hooker, Jassens & Mestdagh, Janssens & Vander Heyde, Kapt. J Kerkhove, Lanoyeert, Lefèvre, Mc Laglan, May, Morissons, Muylaert, Nadort, Nefors, Pêcheries du Nord, Pede, Philips (Oostende + Nieuwpoort), Ramet, Rau, Roger-Lohr, J. Smit, Stranack, Strubbe - Baey, Tampcke, Termotte, Valcke - De Knuyt, Van Cuyt, Vande Kerckhove, Vander Heyde, Vander Leeps, Van Duyfhuys, Van Dyck, Van Imschoot, Van Iseghem, Vroome, Welsenaere, Wilman.

Oostendse werven waarover ik graag meer te weten kwam: De Coene, De Zutter, P. Denys, J. Laneris, Martens, Orlandini, Panesi en Royon. Dan was er nog een werf te Oostende West: welke? Kan iemand me info doorgeven over onderstaande Nieuwpoortse

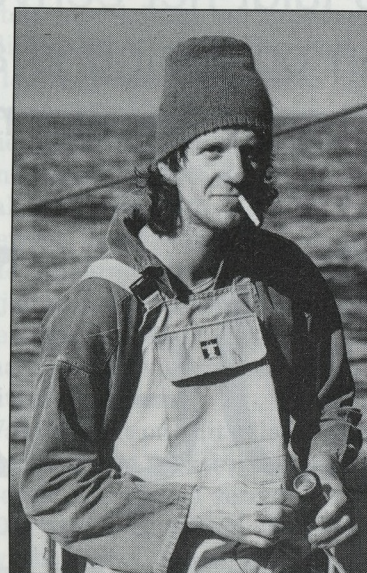
redersfamilies? Dumon, Handel & Scheepsvaart, Handevereniging, Huygebaert, Maine, Meynne, Vroom(e).

H e r v o r m e r

Het voorbeeld dat visser Cor van der Knaap in uw blad gegeven heeft (HVB IX, 1997) betreffende de jacht op schol is mij uit het hart gegrepen. Elke visser, elke reder zou toch moeten begrijpen dat wanneer men bezig blijft kuitschietende vissen te vangen, er een wet zal komen die verbiedt vissen aan te landen die dik van kuit en hom zijn. Dat komt neer op vangstverbod in de paaitijd. Alleen zo zal je dan een faire visserij krijgen en zal de natuur zich kunnen herstellen. De veranderingen dienaangaande in de visserij gebeuren te traag. Dit wordt nog eens bevestigd door de klachtenlijst die ik HVB heb mogen lezen. Wat mijn grootvader mij ooit vertelde over de toestanden bij vissersfamilies heeft verdomd veel gelijkenis met hetgeen ik daar nu weer kon lezen.

H. de Bruin, Rotterdam

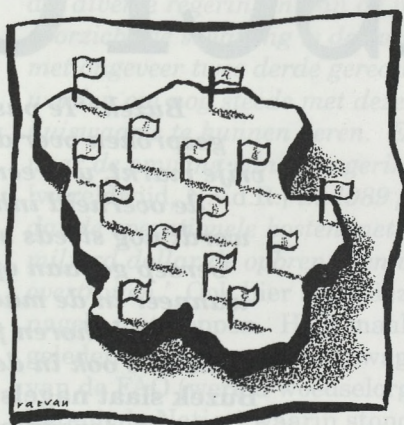
Een jaar geleden overleed Franky Vandecasteele



Op zaterdag 28 september 1996, nu reeds een jaar geleden, overleed de toen 32-jarige zeevisser Franky Vandecasteele ten gevolge van een ongeval aan boord van de N 141 'Don Bosco'.

Zijn familie en zijn vele vrienden hebben Franky nog steeds in hun gedachten. Op zaterdag 4 oktober om 17,30 uur grijpt dan ook een herdenkingsmis voor Franky plaats in de Godelievekerk te Oostende.

De Z.596 *De Zwerver* viel op maandagavond 11 september zonder oliedruk. Het grote boomkorvaartuig (37 m., 1.200 pk) bevond zich tussen Den Helder en Texel op een woelige zee. Volgens het Nederlandse vakblad 'Visserijnieuws' kon het vaartuig het advies van de Helden Verkeerscentrale om voor anker te gaan niet opvolgen omdat de schipper via de marifoon verklaarde dat het anker vastgelast was! Een forse wind dreef het stuurloze vaartuig op een zandplaat. Er kwamen twee sleepboten aan te pas om de Z.596 van de Oostendse reder Roger Casier weer vlot te trekken en naar Den Helder te slepen voor herstelling. Dinsdagnamiddag kon het schip alweer vertrekken. # De Z.47 *De Marie Louise* raakte zaterdagavond 30 augustus een Nederlandse zeiljacht met een van de uitstaande gieken. Niemand werd gewond, maar de schade aan het jacht is aanzienlijk. # Bij BSM in Breskens kreeg de Z.80 *Silverpit* een nieuwe motor. # In het droogdok van BSM werd de Z.99 *Terra Nova* verlost van een tros in de schroef. # De Z.207 *Verwachting* liep bij Scheepswerf Visser in Den Helder binnen voor werkzaamheden aan de flexibele koppeling.



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?

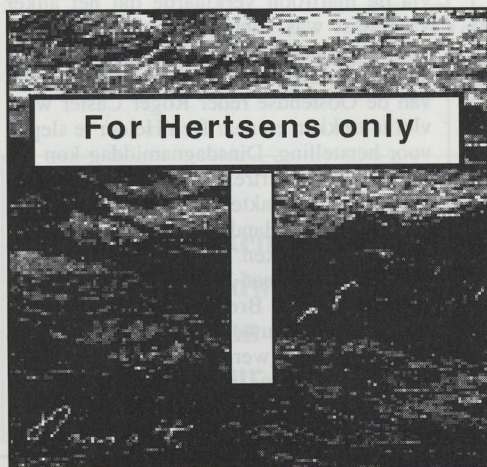
BBL

Deze zomer lanceerde de Nederlandse ingenieur Frans J.M. Buzek een merkwaardige denkpiste. Hij legde de contouren van een plan op tafel, dat volgens hem radicaal komaf maakt met de overbevissing.⁽¹⁾ Het is doordat de zee *van iedereen en niemand* is, dat er teveel gevist wordt, zo luidt het eenvoudige klokje van deze heer Buzek. En zijn oplossing is al even simpel als zijn uitgangspunt: privatiseer de oceanen!

De Noordzee privatiseren?

Buzek: 'Te pas en te onpas wordt gesproken over de voordelen van de vrije markt, wat een terugdringen van de overheid inhoudt. Desondanks wordt nog steeds maar al te vaak een beroep gedaan op dezelfde overheid wanneer in de maatschappij iets niet naar behoren functioneert. Dit is helaas ook in de visserij het geval'.

Buzek slaat nagels met koppen. Vrije markt, deregulering, globalisering, vrije concurrentie, mondialisering, verdwijnen van de binnengrenzen, minder Staat, privatisering, terugdringen van de overheid... het zijn de veelgehoorde geluiden die de tijdgeest typeren. Daarnaast -- zo moesten we het ook in dit blad al vaststellen (2) -- is de Staat alomtegenwoordig in de sector: de controles zijn doortastender dan ooit, de EU-reglementering beslaat hele boekenkasten, de wondermiddelen om de Vlaamse visserij er bovenop te helpen heten FIVA, PESCA en 5b-programma... en dat zijn overheidssubsidies en dus wel degelijk Staatstussenkomsten.



NIEMAND DENKT ERAAN, zo gaat Buzek verder, dat de visserijproblemen ook opgelost kunnen worden *zonder* tussenkomst van de overheid. En dat is mede de schuld van Het Visserijblad. Buzek: *Voor de media is onder andere de taak weggelegd om discussies op gang te brengen over hoe maatschappelijke problemen kunnen worden opgelost. Helaas berichten de media bijna uitsluitend over de stand van zaken van de problemen en wat de overheid eraan zou moeten doen, maar niet over mogelijke oplossingen waarbij de overheid geen rol speelt.*

Omdat de vissers op die manier geen alternatieven te zien krijgen, zoeken ook zij een oplossing voor het probleem van de overbevising in een door de overheid afgedwongen vangstvermindering. Dat brengt geen zoden aan de dijk, zo constateert deze voortvarende ingenieur: *'Het probleem blijft zo bestaan, omdat de oorzaak blijft bestaan: vis wordt pas eigendom nadat ze gevangen is, zodat iedereen de vruchten van de vangst kan plukken zonder verantwoordelijk te zijn voor het onderhouden van de visstand.'*

En dan komt het: *'Het antwoord moet dan ook gezocht worden in de privatisering van de oceanen, waardoor het mogelijk wordt een stuk zee privé te bezitten.'*

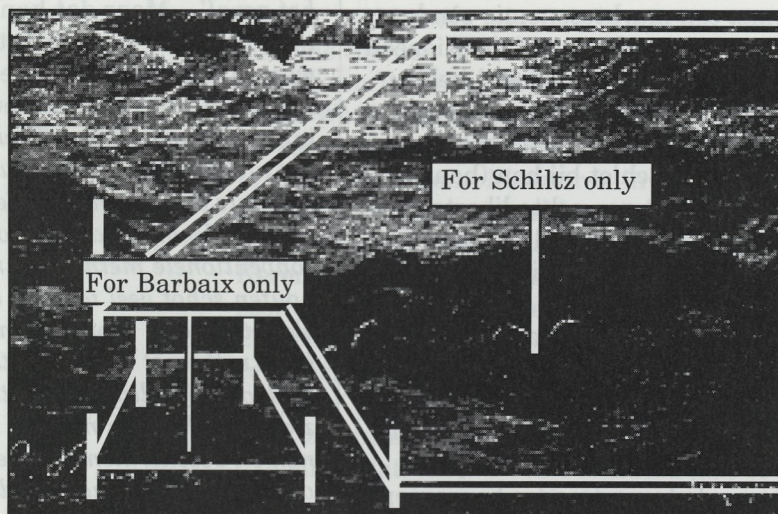
Dat stukje privézee dat Buzek voor ogen heeft zal niet aan elkeen gegeven zijn: *'Overbevising heeft ook te maken met de overcapaciteit van de vissersvloten, wat een gevolg is van de subsidies die diverse regeringen aan de vissers geven. Een voorzichtige schatting is dat vele vissersvloten met ongeveer twee derde gereduceerd kunnen worden om nog steeds met dezelfde vangst huiswaarts te kunnen keren. Een studie gedaan naar de omvang van de regeringssubsidies [wereldwijd, N.v.d.R.] in 1989 gaf als resultaat dat de operationele kosten met naar schatting 22 miljard dollar de opbrengsten van de vangsten overtroffen.'* Ook hier slaat deze ingenieur nagels met koppen. HVB maakte enkele jaren geleden overigens ook al gewag van een rapport van de FAO (wereld woedselorganisatie van de Verenigde Naties) waarin stond dat de visserij

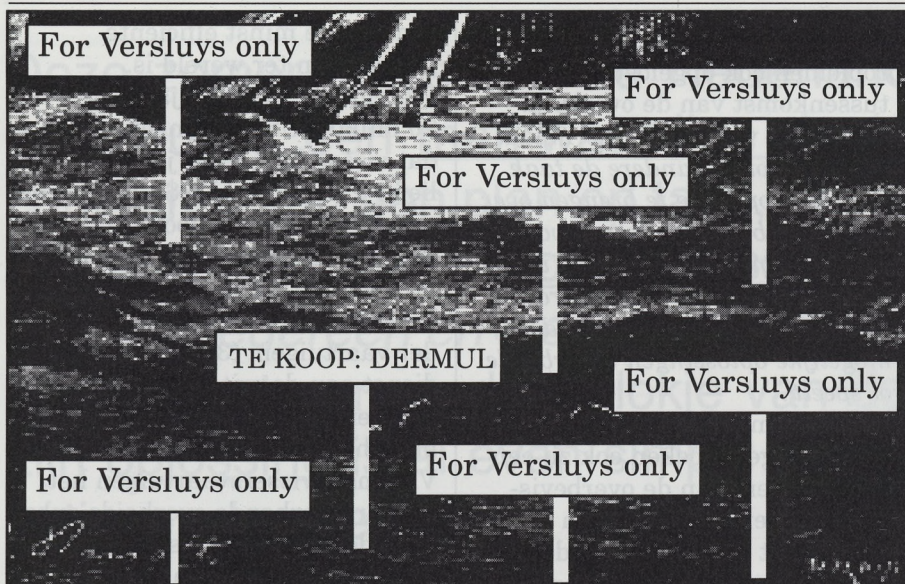
een van de minst efficiënte industrieën ter wereld is. Wereldwijd wordt er jaarlijks voor 70 miljard US\$ gevangen, maar dat vissen kost ieder jaar maar liefst 124 miljard US\$. Het verlies wordt opgevangen door staatssteun en fraude. Volgens diezelfde bron zou de EU eenzelfde volume vis kunnen vangen met 40% minder vaartuigen. (3) Alle lippen dienst aan de criteria van rentabiliteit en efficiency ten spijt is en blijft het dus een feit dat (ook Vlaamse) vissersvaartuigen het zonder allerhande overheids-subsidies, door de gemeenschap betaald onderzoek, rentetolagen, van taksen vrijgestelde diesel... gewoon niet zouden bolwerken. Met andere woorden: als de rederijen zelf alle kosten moesten dragen dan zouden er inderdaad nog maar weinig vissersvaartuigen uitvaren.

Waar brengt ons dit alles? Twee derde van de vaartuigen die wereldwijd mogen verdwijnen, 40% van de Europese vloot die overbodig is... Neen, laat ons het maar niet meer over efficiency en rentabiliteit hebben.

Daarnaast somt Buzek nog tal van nadelen op die met dat overheidsingrijpen gepaard gaan. *'Tot de maatregelen die tegen overbevising genomen worden, behoren onder andere (...) het vaststellen van quota, of beperkte vangstduur. Door de maatregelen zijn echter vele vissers overgestapt op het vangen van slechts bepaalde soorten vis. Hierdoor ontstaat het probleem dat de bijvangst verwaarloosd wordt en vaak dood in zee wordt teruggewooid, terwijl ook die bijvangst voedingswaarde heeft.'* *'Het probleem met de maatregelen die opgelegd worden door de verschillende regeringen is dat er een groot aantal uiteenlopende belangen tevreden gesteld moeten worden. Dit zorgt ervoor dat effectieve maatregelen, zo die er al zijn, slechts zeer langzaam worden ingevoerd.'*

Dat zou allemaal het geval niet zijn, mocht de zee opgedeeld worden in percelen en verkocht aan visserijondernemingen die hun stuk als goede huisvaders beheren. Dat is het punt dat Buzek wil scoren.





Haalbaar?

Maar hij begrijpt dat hij nogal wild om zich heen slaat en dat zijn voorstel niet meteen op de eerstvolgende vergadering van Europese visserijministers ter tafel gelegd wordt: *'De mogelijkheid om stukken van de oceanen (...) privé te bezitten, is nog steeds een zeer moeilijke zaak, zowel vanuit ideëel als vanuit een technologisch oogpunt. Het is niet te verwachten dat die mogelijkheid er van de ene op de andere dag zal zijn, een geleidelijk proces zal hiertoe moeten leiden.'*

Neemt deze Buzek zijn dromen voor werkelijkheid? Misschien. Maar zeker is dat niet. Want, wie bij het lezen van dit alles denkt dat deze denkpiste in het hoofd van een dolgedraaide ingenieur ontstaan is, heeft het verkeerd voor. Buzek geeft overigens zelf zijn bronnen prijs. Zijn voorstel is, zo zegt hij, gebaseerd op een bijdrage van de Amerikaanse auteur *Kent Jeffreys* in het boek *'The true state of the planet'* onder redactie van *Ronald Baily* en in 1995 uitgegeven door *'The free press'* in New York. Dat gegeven bewijst al dat er meer aan de hand is.

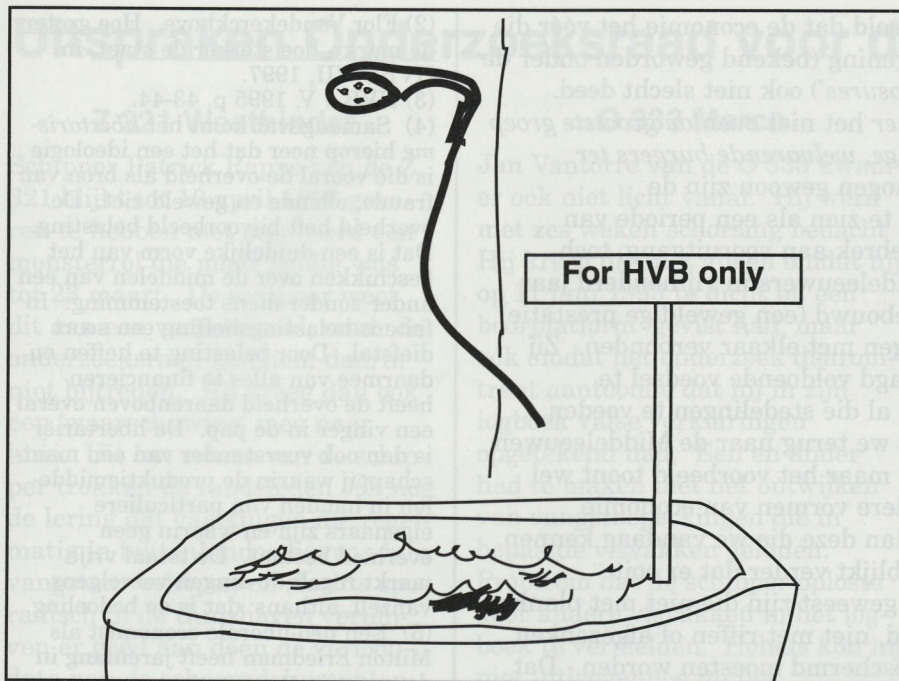
Er bestaat dan ook een wereldwijd vertakte politieke stroming die zich als *'libertarisme'* laat omschrijven; een soort anarcho-kapitalisme, een hyper-liberalisme, een markteconomie zonder Staat. Deze stroming wordt gevoed door ideeën van theoretici die flink doorgestudeerd hebben (bv. Robert Nozick). Bij hen vertoeven we op de meest radicale tak van het liberale denken. Van de minimale Staat schiet bij hen (haast) niets meer over. (4) Met een echte libertariër vergeleken is bijvoorbeeld iemand als onze eigenste *Guy Verhofstadt* (VLD) bijna een sociaal-democraat.

Heeft zo'n radicale theorie ook een toekomst? Laat ons niet te gemakkelijk een negatief antwoord geven. In België kende deze stroming immers al een -- weliswaar beperkte en bijzonder korte -- politieke doorbraak met de partij rond de figuur van de tegendraadse beursgoeroe

Jean-Pierre Van Rossem. De anti-belastingspartij van Noorwegen die tijdens de parlementsverkiezingen van september 11. een klinkende overwinning behaalde, haalt een deel van d'r programma in dezelfde hoek. Wat we zeggen willen: politieke, sociale en economische theorieën leiden soms vele jaren een loopgravenbestaan vooraleer ze glorieus aan de oppervlakte komen. Dat was bijvoorbeeld ook het geval met de huidige alom aanwezige en overheersende neo-liberale denkbeelden. (5) Pioniers ontwikkelen hun ideeën veelal in een soort sociaal luchtledige en kunnen het zich dan ook veroorloven hun ideeën bijzonder scherp te stellen. Zij moeten daarbij geen toegevingen doen aan de momentele smaak van de burger. Die theoretici laten zich door zo'n bijkomstigheden niet uit het veld slaan, zij weten dat de 'smaak', de 'tijdgeest', de 'heersende moraal' binnen afzienbare tijd helemaal anders kan (en zal) zijn. Zij zijn dan ook de grondleggers, de mannen van de stevige basis,. Zij 'zaaien' als het ware. Het komt later aan de politici toe om te 'maaien', om dat radicale bouwwerk van hen 'haalbaar' te maken. Of niet.

Problemen

Buzek bekent overigens dat er, voor wat het verkavelen en verkopen van de zee betreft, nog enkele problemen opgelost moeten worden: *'Echter, een stuk open zee als eigendom afbakenen is nu nog een probleem. Voor de kust is dit nog enigszins mogelijk, maar op open zee is dat helaas niet meer het geval'*. Maar dat kan de pret niet drukken, want in het wilde westen was dat ook ooit een probleem, zo zegt ingenieur Buzek langs zijn neus weg. *'Toen vormde het afbakenen van een stuk grasland als eigendom voor de pioniers een probleem, omdat de toentertijd conventionele methode van een houten schot veel te duur en omslachtig was. Voordat een technologie uitkomst bracht, ontstonden er door vrijwillige instanties die zich bezighielden met het afbakenen en beschermen van het eigendom. Prikkelraad zorgde er uit-*



eindelijk voor dat de kosten die hiermee gemoeid waren aanzienlijk gereduceerd werden, waardoor het grasland door iedereen in eigendom genomen kon worden. Prikkelraad toentertijd was net zo onbekend als de technologie die nu op zee nodig is'. Een soort burgerwacht ter zee, in afwachting van een nieuwsoortige prikkelraad... Ons lijkt het een kwalijk toekomstbeeld te zijn. Van zijn kant is Buzek echter niet meer te stuiten: 'Zolang het eigendomsrecht van een stuk zee niet verkregen kan worden, zal niet gezocht worden naar een technologie om het af te kunnen bakenen, alhoewel er wel al een aantal mogelijkheden is. Een manier om een eigendom in volle zee af te bakenen is door het gebruik van riffen, die het thuis zijn van een grote verscheidenheid aan maritiem leven. Riffen kunnen ook kunstmatig gemaakt worden, door bijvoorbeeld autobanden af te zinken, maar ook door offshore platforms'.

Te gek?

Krijgen architecten à la Bob Van Reeth (de man die casino's in zee wil bouwen) nu opeens concurrentie uit een onverwachte hoek? Wordt de zee in de toekomst verkaveld door de vissers? Of is dit alles al te gek? Misschien. Maar er is in de geschiedenis een voorbeeld te vinden dat ons de daver op het lijf jaagt.

Keren we even terug in de tijd. In de zestiende eeuw maakt de Engelse koningin *Elisabeth* een rondgang door haar rijk. Als ze thuiskomt roept ze het uit: 'Overall paupers!'. Overall op het Engelse platteland heeft ze massa's havelozen gezien, waar datzelfde platteland slechts honderd jaar te voren voor het overgrote deel uit vrije

boeren bestond, die hun eigen grond bebouwden, kleine eigenaars die de trots van Engeland waren, de grootste groep vrije, zelfstandige, welvarende burgers ter wereld. En nu: 'Overall paupers!' Wat was er intussen gebeurd? 'Wat plaats heeft gevonden is een enorm onteigeningsproces. Wol is een nieuw, veel gevraagd handelsartikel geworden, maar wol vereist uitgestrekte weiden voor de wolproducent. Die weiden worden gevormd door het gemeenschappelijke land af te sluiten, de bonte lappendeken van kleine, verspreid liggende akkertjes (die nooit omheind geweest waren en waar een boom hier, een steen daar, de grens aangaf tussen het terrein van de een en de ander), en de meent, waar allen hun vee mochten laten grazen en hun turf mochten steken -- dat alles werd plots tot het bezit verklaard van de landedelman en was niet meer beschikbaar voor het hele district. Waar vroeger een soort gemeenschappelijk bezit bestaan had, ontstond plotseling privaat bezit, waar vroeger vrije landeigenaren waren, waren nu schapen.' (6)

Een massale onteigening had plaatsgegrepen. Het was landroof op grote schaal. Verdreven van de grond was er voor de landbouwer geen bestaansmogelijkheid meer. Hij werd rover, bedelaar, landloper of vagebond. Dat was dan de massa paupers die de koningin gezien had.

En meteen overvalt ons volgende wetenschap: wat in de zestiende eeuw met de grond is kunnen plaatsgrijpen, kan in de eenentwintigste eeuwen met de zee gebeuren. (Overigens kunnen satellieten tegen die tijd wel het bewakingswerk doen dat privé-militaries in het wilde westen deden, vooraleer de prikkelraad uitgevonden werd.)

Kritiek

In het hierboven aangehaalde citaat, waarin de Amerikaanse liberale econoom *Heilbroner* de zestiende eeuwse situatie schetst, staan enige zaken die ingenieur Buzek en de zijnen toch ook ter harte zouden moeten nemen.

Blijkt bijvoorbeeld dat de economie het vóór die massale onteigening (bekend geworden onder de naam 'the enclosures') ook niet slecht deed. Heeft Heilbroner het niet over 'de grootste groep vrije zelfstandige, welvarende burgers ter wereld'? We mogen gewoon zijn de Middeleeuwen te zien als een periode van stagnatie en gebrek aan vooruitgang, toch hebben de Middeleeuwen in vijfhonderd jaar 1000 steden gebouwd (een geweldige prestatie) die zij met wegen met elkaar verbonden. Zij zijn erin geslaagd voldoende voedsel te verbouwen om al die stedelingen te voeden... Het is niet dat we terug naar de Middeleeuwen zouden willen, maar het voorbeeld toont wel aan dat er andere vormen van economie mogelijk zijn dan deze die we vandaag kennen. Uit het citaat blijkt verder dat er ooit eigendommen geweest zijn die niet met planken of prikkeldraad, niet met riffen of afgezonken autobanden beschermd moesten worden. Dat komt wellicht doordat de economie in die tijd ingebet was in de maatschappij en niet boven alle normen verheven was. Het is inderdaad pas sinds korte tijd dat 'alles kan, als je er maar genoeg voor betaalt'.

Als we er dus in zouden slagen om weer een (visserij)economie te krijgen die ingebet is in de hele maatschappij dan zou ingenieur Buzek zich geen kopzorgen moeten maken over prikkeldraad ter zee. Als we dan toch stoutmoedige toekomstplannen willen ontwerpen, waarom kijken we dan niet eens in de richting van een anderssoortige economie? Moet kunnen. Ten slotte is de zee de laatste vrijplaats waarover we beschikken, een soort 'meent' waar elke visser vrijelijk zijn ding doet. Laat ons deze laatste vrijplaats vooral blijven verdedigen tegen alle pogingen om de vissers van hun gemeenschappelijk 'erf' te verjagen.

Flor Vandekerckhove

(1) Frans Buzek. Privatisering van de oceanen, in Visserijnieuws van vrijdag 4 juli 1997. Alle citaten van Buzek komen uit dat blad.

(2) Flor Vandekerckhove. Hoe groter de markt, hoe sterker de staat, in HVB # VII, 1997.

(3) HVB # V, 1995 p. 43-44.

(4) Samengevat komt het *libertarisme* hierop neer dat het een ideologie is die vooral de overheid als bron van fraude, ellende en geweld ziet. De overheid heft bijvoorbeeld belasting. Dat is een duidelijke vorm van het beschikken over de middelen van een ander zonder diens toestemming. In feite is belastingsheffing een soort diefstal. Door belasting te heffen en daarmee van alles te financieren heeft de overheid daarenboven overal een vinger in de pap. De libertariër is dan ook voorstander van een maatschappij waarin de produktiemiddelen in handen van particuliere eigenaars zijn en waarin geen overheid bestaat. De totaal vrije markt regelt de dingen vervolgens vanzelf, althans: dat is de bedoeling.

(5) Een neo-liberale economist als Milton Friedman heeft jarenlang in de woestijn staan roepen, won vervolgens erkenning in puur academische kringen, viel daarna in de prijzen, kon pas nadien zijn theorieën uittesten en dan nog alleen maar in dictatoriale bolwerken als het Chili van generaal Pinochet (waar er geen sociaal verweer te verwachten viel). Pas veel later vinden we sporen van zijn denken terug in de Amerikaanse regering van Ronald Reagan, in de Britse politiek van Iron lady Thatcher en in de nieuwe politieke partij van Guy Verhofstadt.

(6) Robert L. Heilbroner, 'De filosofen van het dagelijks brood' Amsterdam 1953, p. 26.

Zoek info, boeken, historiek, stambomen enzovoort over Oostendse redersfamilies uit de XIXde eeuw (Spilliaerd, Vancuyl, Van Iseghem, Duclos...)

Zich wenden tot Delporte, tel.: 02 / 215 37 88.

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Uitspraken Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Z 321 Westhinder

Schipper Patrick Rappe van de Z 321 blijkt tot 10 april 1996 gevaar te hebben met aan boord een monsterrol die maar geldig was tot 23 maart. De schipper weet dit aan een vergetelheid, maar de onderzoeksraad kon hem daarin niet bijtreden. Hij kreeg dan ook een 'waarschuwing' mee naar huis. Uit het relaas van de schipper trokken de raadsleden ook nog de lering dat vaartuigen die regelmatig in buitenlandse havens hun vangsten verkopen en slechts sporadisch in de thuishaven verblijven er goed aan doen de verloopdata van de scheepsdokumenten — waaronder de monsterrollen — op een briefje in de brug van het schip te vermelden.

Z 185 Emerald Star

Een 'waarschuwing' kreeg ook schipper Jan Flitser. Hij was uit de haven van Milford met een zes-koppige bemanning vertrokken om te gaan vissen. Onderweg werd matroos Verhaeghe het slachtoffer van een werkongeval en keerde de Z 185 naar Milford terug om het slachtoffer te ontschepen. Hij voer vervolgens met één man minder weer uit, evenwel nadat hij de reder op de hoogte gericht had en daarbij diens toestemming verkregen had. Dat laatste ontslaat de schipper echter niet van zijn verantwoordelijkheid om te voldoen aan de vereisten inzake veiligheid en dus voor een volledige bemanning te zorgen, aldus de raadsleden.

N 141 Don Bosco

Een waarschuwing volstond niet voor schipper Erik Van Coppillie van de N 141. Op de terugreis van de visserij had hij op 6 april 1995 het pleziervaarttuig 'Rita' overvaren. Dat scheepje voerde de nodige signalen en verder was de zichtbaarheid goed. Schipper Van Coppillie had de 'Rita' evenwel niet gezien en bracht het tot zinken. De onderzoekraad vond het voorval ernstig genoeg en schorste de schipper voor veertig dagen.

O 333 Marco

Jan Vantorre van de O 333 kwam er ook niet licht vanaf. Hij werd met zes weken schorsing bedacht. Hij kreeg die niet alleen omdat hij op 11 juni 1995 te dicht bij een boorplatform gevist had, maar ook omdat het onderzoek daaromtrent aantoonde dat hij in zijn logboek valse verklaringen opgetekend had. Een en ander had te maken met het ontwijken van vangstbeperkingen die in bepaalde visvakken gelden. Probleem dat de schipper oploste door andere visvakken in het logboek te vermelden. Helaas kon hij niet uitleggen hoe hij het klaarpseelde tegelijk in het visvak (te) vlak bij het boorplatform te zijn en in een ander dat daar op 20 uur varen vanaf ligt. De schipper had nog goed zeggen dat reder André Bernaert daar achter zit, het is wel Vantorre die geschorst werd.

Z 470 Odin

Onregelmatigheden in juni 1995 aan boord van de Z 470 leidden ertoe dat het schippersbrevet van André Adams door de onderzoeksraad voor goed ingetrokken werd. André Adams mag wel nog aanmonsteren in een lagere functie.

Robert Coelus

Het
eerstvolgende
HVB: in uw
brievenbus op
vrijdag 7
november

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



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

Ruilakkoorden 1997

Nadat elke EU-lidstaat zijn quota toegewezen krijgt, wordt er onderling nog heel wat geruild. Ook België doet daar hard aan mee, zo blijkt uit onderstaand overzicht van ruilakkoorden waarbij België in 1997 betrokken was.

België krijgt van Nederland:

- 63 ton tong in II, IV
- 10 ton tong in VIIIh,j,k

België krijgt van Nederland:

- 3 ton tong in VIIIh,j,k
- 15 ton pollak in VII

België krijgt van Ierland:

- 10 ton wijting in VB, VI, VII, XIV
- 130 ton wijting in VII (niet VIIa)
- 10 ton schartong in Vb, VI, VII, XIV
- 70 ton tong in VIIIh,j,k
- 20 ton kabeljauw in VII (niet VIIa)
- 20 ton schelvis in VII (niet VIIa)

België krijgt van Nederland:

- 75 ton wijting in VII (niet VIIa)

België krijgt van Nederland:

- 40 ton wijting in VII (niet VIIa)

België krijgt van Denemarken:

- 150 ton schol in II, IV
- 100 ton diverse in Noorse zone IV

België krijgt van Engeland:

- 200 ton diverse Noorse zone

België krijgt van Frankrijk:

- 100 ton schol in VIII f,g
- 120 ton zwarte koolvis in II, III, IV

België krijgt van Nederland:

- 270 ton tong in VIIa,b

België krijgt van Spanje:

- 75 ton langoestine in VII
- 5 ton langoestines in VIIa,b
- 100 ton zeeduivel in VIIa,b,d,e
- 30 ton heek in VIIa,b,d,e
- 15 ton schartong in VIIa,b,d,e
- 15 ton schol in VIII, IX, X

België krijgt van Duitsland:

- 70 ton tong in II, IV

Nederland krijgt van België:

- 200 ton makreel in II, III
- 900 ton haring in IVc, VII d
- 50 ton haring in I, II
- 5 ton tong in Vb, VI
- 5 ton schartong in Vb, VI
- 5 ton schelvis in Vb, VI

België geeft aan Nederland:

- 15 ton pollak in VII

België geeft aan Ierland:

- 10 ton zeeduivel in VII
- 200 ton heek in Vb, VI, VII

België geeft aan Nederland:

- 5 ton kabeljauw in VII (niet VIIa),
- 10 ton langoestines in II, IV
- 25 ton makreel in II, III, IV

België geeft aan Nederland:

- 10 ton langoestines in VII

België geeft aan Denemarken:

- 70 ton schol in IIa
- 40 ton kabeljauw in IIIa
- 20 ton schelvis in IIIa
- 10 ton zeeduivel in Vb, VI
- 10 ton zeeduivel in VII

België geeft aan Engeland:

- 25 ton zeeduivel in Vb, VI
- 50 ton zeeduivel in VII

België geeft aan Frankrijk:

- 600 ton haring in IVc, VII d

België geeft aan Nederland:

- 5.400 ton haring in IVc, VII d

België geeft aan Spanje:

- 150 ton zeeduivel in VII
- 10 ton kabeljauw in Vb, VI
- 10 ton schelvis in Vb, VI
- 15 ton wijting in VIII, IX, X

België geeft aan Duitsland:

- niets (tegoed 1996)

Plaatsgebrek is er verantwoordelijk voor dat onze Schelpenrubriek + Zeebrugs havennieuws + cursiefje Van Schepen, van Mensen en van de Zee + De Laatste Vuurtorenwachter + boekennieuws naar het volgende nummer van HVB verschoven werden. Sorry folks... en vooral Juul, Leon, Fernand, Frank en natuurlijk ook De Laatste.

VLAM op Internet

Het Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing dat o.m. in binnen- en buitenland promotie voert voor Vlaamse visserijproducten is sinds einde augustus te volgen op internet. Op een eigen website is er informatie te vinden voor drie verschillende doelgroepen: consumenten, producenten en handelslui. Vanaf oktober is de website ook uitgerust met een databestand van de Belgische exporteurs in de agro-voedingssector. Het bevat voor elke exporteur een volledige lijst van de verhandelde producten, exportbestemmingen en algemene bedrijfsgegevens.

Het VLAM-internet adres:

<http://www.VLAM.be>

Het VLAM e-mail adres:

pers.vlam@vlam.be

TE KOOP

Visserboot, 11 meter in perfecte staat met Ford-motor 96 pk. Aan spotprijis. Tel.: 050 / 41 84 16.

TE KOOP

Grote stock verven, anti-roestverf en teer aan lage prijzen. Tel.: 050 / 31 45 54.

TE KOOP

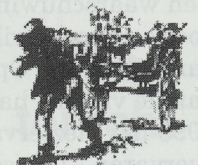
Schitterende gekoelde visverkoopwagen in combinatie met koellaadbak. Te bevragen bij Spierings & Zn. Tel vanuit België: 00 31 13 54 209 39.

Tongquota in VII f,g

De Dienst voor de visserij bracht de reders ervan op de hoogte dat er vanaf 27 september tot het einde van het jaar verboden was om in het Icesgebied VII f,g verboden is om meer dan 5 kg tong per vol uur aanwezigheid in dat gebied aan boord te hebben indien het motorvermogen van het vaartuig 300 pk of minder bedraagt. Voor vaartuigen van meer dan 300 pk bedraagt dat gewicht 6 kg.

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Full power 'in service'!

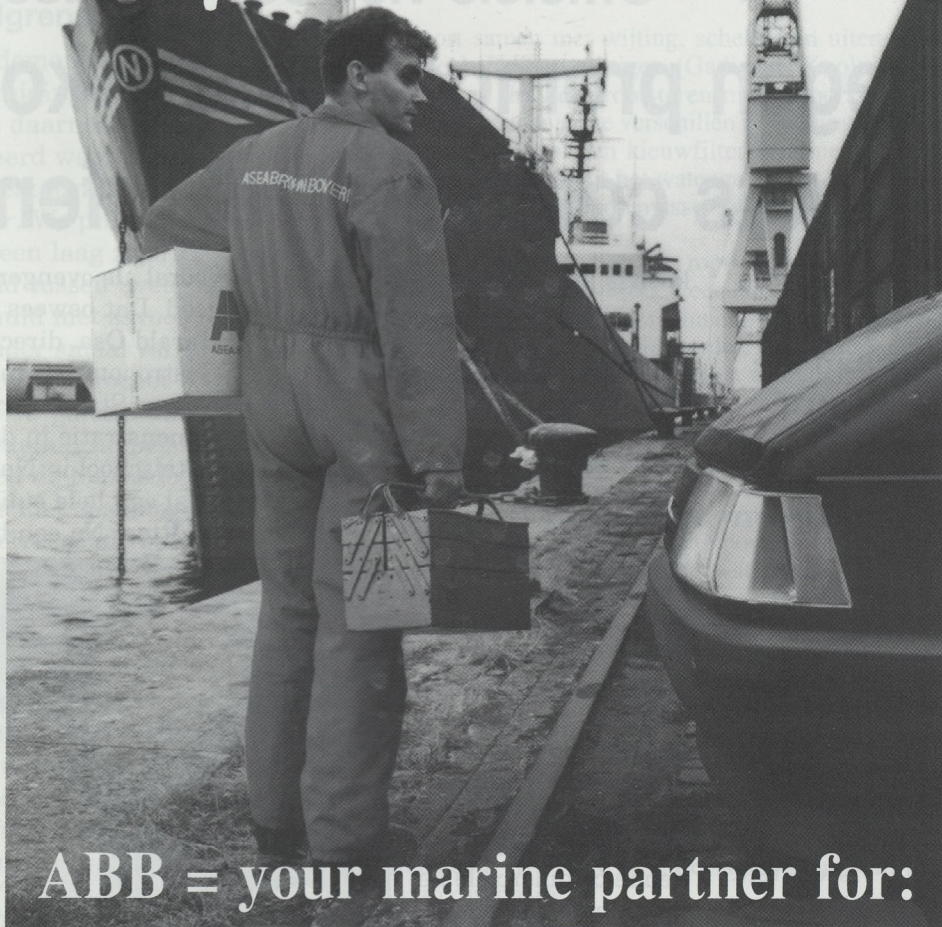


ABB = your marine partner for:

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

24h/24 - 7 days/7

ASEA BROWN BOVERI 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

Dit jaar was het de Skrei, de Noorse kabeljauw, die uitgeroepen werd tot officiële vis voor de prestigieuze keukenprijs Bocuse d'Or 97. Die prijs werd naar huis gereden door de Zweedse chef Mathias Dahlgren. Dat hebben we dus gehad. Intussen is ook de keuze gevallen op zwarte koolvis voor de 7de editie, de Bocuse d'Or 99, waarvoor 22 van de beste koks ter wereld geselecteerd worden. Voor de Noren komt dit goed van pas in het marketingoffensief ter bevordering van de export van zwarte koolvis.

Officiële vis voor 'Bocuse d'Or 99' Noorwegen promoot zwarte koolvis met groots commercieel offensief

De Noorse Promotiedienst voor Zeevisserijproducten heeft aan die keuze een grootste promotiecampagne gekoppeld. Van 15 oktober tot 15 november staat een bereiding met zwarte koolvis op de kaart van 110 gerenommeerde restaurants in Frankrijk, Luxemburg en België.

DE NOORSE VISSERIJPRODUCTIE IS na aardolie het belangrijkste exportproduct van het Scandinavische land dat 30.000 vissers telt. In de visaanvoer en -productie prijkt zalm er op de eerste plaats gevolgd door kabeljauw. Op nummer drie staat zwarte koolvis met een jaarlijkse aanvoer van ruim 200.000 ton. De vis wordt bijna uitsluitend aangevoerd door kustvissers die met lijnen (beuglijnen of jigging) en seinenet (snurrevaad of ringzegen) vissen.

Koolvis op de markt

Met het verdwijnen van de IJslandvisserij is bij ook de koolvis uit de veilingen verdwenen. In de jaren vijftig kwam in Oostende jaarlijks twee- tot drieduizend ton koolvis in de vismijn (circa 5 % van het aanvoergewicht en 2 % van de besomming).

De beste aanvoerperiode loopt van juli tot mei, maar in de praktijk is

koolvis het hele jaar beschikbaar.

Een vergeten vis

Met deze campagne willen de Noren hun visexport bevorderen. Dat men dergelijke inspanningen levert voor zwarte koolvis zal menig kenner verbazen. Koolvis is een 'vergeten' soort met een zwak commercieel imago ondanks de degelijke vleesstructuur en uitgesproken smaak. Het graatloze vlees is stevig en mager, weliswaar wat grauw van kleur. De vis is bij de consument soms bekend onder de misleidende commerciële benamingen 'witte zalm' of 'zeezalm'. Als gastronomische grondstof is koolvis dus minder in trek en vervangt op tafel hoogstens kabeljauw als die te hoog geprijsd staat. Verder wordt zwarte koolvis (evenals de witte koolvis of pollak) verwerkt in vissticks en -salades.

De chef

Dat koolvis kan bereid worden als kabeljauw ligt voor de hand.

Maar de *Pollachius Virens* leent zich ook tot aparte bereidingen,

vooral als ovengerecht doet hij het goed. Dat bewees de Noorse chef Harald Osa, directeur van het Gastronomisch Instituut in het Noorse Stavanger, tijdens een demonstratie in de Provinciale Hotelschool in Namen. Osa heeft er al een hele culinaire carrière opzitten. Na een beroepsopleiding



De Noorse meesterkok Harald Osa presenteert de afgewerkte gerechten op basis van zwarte koolvis. (foto gw)

in Noorwegen, een titel van 'Chef van het jaar' en een 'Toque d'Or' leerde hij ook de Franse keuken (Hôtel de France in Auch, Restaurant Dodin Bouffant en Gérard Pangaud in Parijs) van dichtbij kennen. Hij publiceerde zeven boeken over de Noorse keuken en werkte mee aan meer dan honderd televisie-uitzendingen. Nu bracht een roadshow zijn team achtereenvolgens naar Parijs, Lyon, de Azurenkust, de Elzas, Luxemburg en België.

De taalgrens

Chef Harald Osa demonstreerde in Namen vier bereidingen met zwarte koolvis die daarna geproefd en becommentarieerd werden in het nabijgelegen restaurant *Château de Namur*. We proefden er een 'taart' met een laag zwarte koolvis ingekapseld tussen twee zalmlagen en omhuld met savooi-koolbladen. Bijzonder smaakvol waren de gemarineerde brochettes. Origineel was de 'galette' van zwarte koolvis met sinaasappelsap en rode bietjes. Ook de tournedos van zwarte koolvis met speklaagje en look was een verrassende bereiding. We maken ons sterk dat koolvis het op de barbecue ook uitstekend doet.

De 17 Belgische restaurants die aan de koolvis-campagne deelnemen zijn uitsluitend gesitueerd in Wallonië en het Brusselse (*La Belle Maraîchère, Bistrot du Mail, Bruneau, Chez Léon, L'Ecailler du Palais Royal, Hôtel Bristol Stéphanie / Le Chalet d'Odin, Le Loup Galant, Novotel Off Grand Place, Stirwen* in Brussel, *Sea Grill / SAS Hotel, Rainbow Hôtel in Diegem, Roland Debuyst in Nossegem en Le Trèfle / Kasteel Genval*).

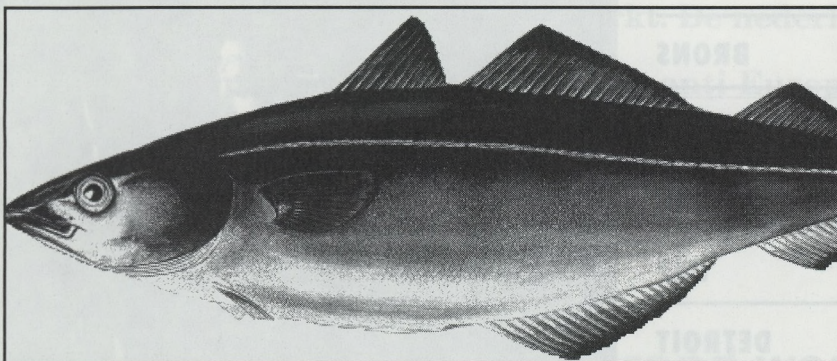
Op aanvraag zijn de recepten en de brochure '*Lieu Noir de Norvège pour ceux qui aiment la Mer*' te bekomen.

Guido Walters

□ Info en documentatie: Centre d'Information et de Promotion des Produits de la Mer Norvège, 88, avenue Charles de Gaulle 92.200 Neuilly-sur-Seine in Frankrijk. Tel. 00-33-1.46.41.49.51, fax.: 00-33-1.46.41.49.54

□ Distributie: Les Plaisirs de la Table, 3-5, rue des Lutins, 1190 Brussel, tel. 02-332.20.44, fax.: 02-332.23.15.

Zwarte koolvis (Pollachius Virens)



Koolvis behoort samen met wijting, schelvis en uiteraard kabeljauw tot de familie van de kabeljauwachtigen (Gadidae). Koolvis is een uitgesproken scholennis. Tussen de vier grootste en meest voorkomende soorten van de kabeljauwfamilie bestaan grote verschillen in voedingsgewoonten. De vis heeft net als haring en makreel een kieuwfilter waarmee hij zijn voedsel, kleine kreeftachtigen en visbroed, uit het water zeef. Als behendige zwemmer voedt hij zich voornamelijk met scholenvissen, waarbij haringscholen zijn voorkeur wegdragen.

De onderkaak van deze uitgesproken roofvis steekt iets vooruit en is voorzien van een korte kindraad. Koolvis heeft een langgerekt lichaam (tot 130 cm) met duidelijk gescheiden rug- en aarsvinnen. De rugzijde is niet zwart maar donkergroen tot zwartbruin (hoe donkerder, hoe verser), de flanken grijsachtig en de buikzijde zilverkleurig. De gebroken witte lijn op de flanken loopt bijna recht.

Koolvis verplaatst zich over grote afstanden en volgt daarbij minder te voorspellen routes dan andere schelvissoorten. De vis komt voor in de hele Noordatlantische Oceaan, in het noorden van de Noordzee, het Skagerrak en het Kattegat. Het hoofdverspreidingsgebied bevindt zich in de wateren rond IJsland, de Faroër-eilanden, langs de Noorse kust en tussen Noorwegen en Spitsbergen. Koolvis leeft zowel in kustwateren als ver in zee, zowel op grote diepte als vlak onder de oppervlakte.

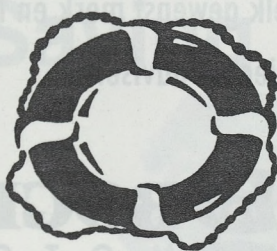
Koolvis, geslachtsrijp na 4 tot 5 jaar, kan een leeftijd van 18 tot 20 jaar bereiken. Nauw verwant is de pollak (*Pollachius pollachius*) die minder voorkomt. Pollak is bij ons gekend als witte koolvis. Koolvis wordt ook tot klip- of stokvis verwerkt.

Benamingen

Nederlands: koolvis. Lat.: *Pollachius Virens*. Volksnamen: zwarte koolvis, groene schelvis, zeezalm, witte zalm. Frans: lieu noir, colin (noir), charbonnier. Engels: saithe, coalfish, coley, (Atlantic) pollock (Noord-Amerika), Boston bluefish, green cod. Duits: Köhler, Seelachs, Blaufisch. Italiaans: merluzzo nero, merluzzo carbonaro. Spaans: carbonero, bacalao, palero.

Voedingswaarde

Energie: 368 kJ, 88 kcal/100 gr. Eiwitten: 18,3 gr. Vetstof: 0,8 gr. Mineralen: 1,1 gr.



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

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

BOLNES

BRONS

CATERPILLAR

CUMMINS

DAF

DETROIT

DEUTZ

INDUSTRIE

KROMHOUT

LISTER

MAK

MAN

MERCEDES

MTU

MWM

PERKINS

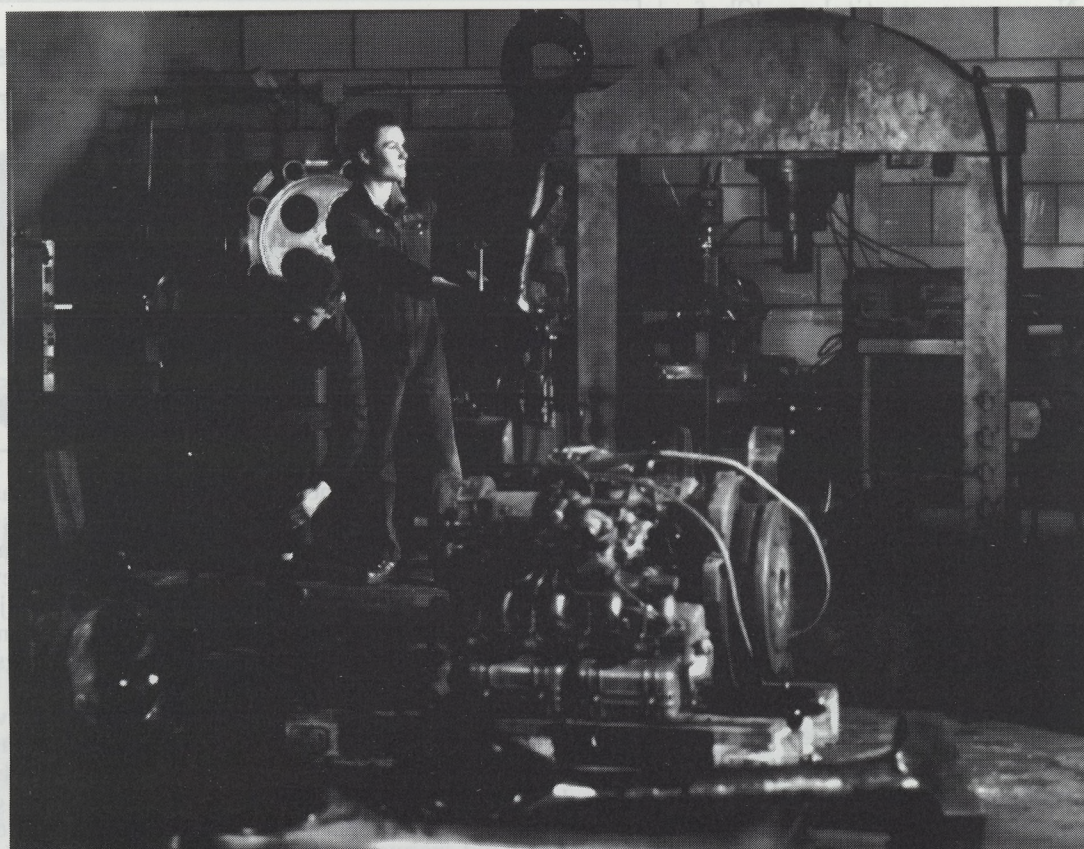
SCANIA

STORK

SULZER

VOLVO

WERKSPOOR



Motorische kwaliteit

Persoonlijke service

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

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

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

**BOGENDA**
MOTOREN

Bogenda Motoren B.V. Mandenmakersstraat 4, 3334 KE Zwijndrecht, Holland.

Telefoon +31 78 610 15 11. Telefax +31 78 610 03 70.



De voorbije parlementsverkiezingen in Groot-Brittannië hebben het ondubbelzinnig aangetoond: de Britse conservatieve regering lag slecht in de markt. De nederlaag was totaal. De Britse vissers daarentegen stonden wèl achter de anti-Europese opstelling van de verliezende conservatieven. Hun regering had een aantal internationale verdragen niet willen ondertekenen, ook omdat ze de vissers niet voor het hoofd wilde stoten. Dat is nu dus voorbij, zo blijkt.

Britse regering tekent stuk Europese visgrond weg

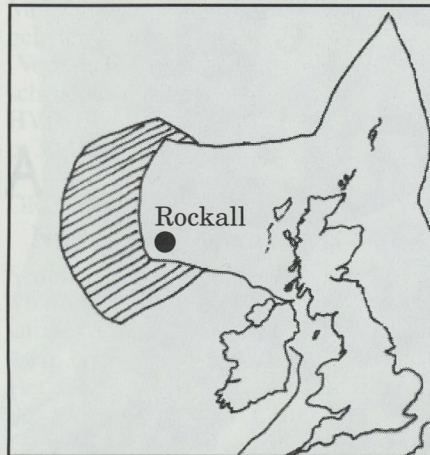
DE NIEUWE LABOURREGERING HAAST ZICH nu om alle openstaande internationale verdragen te ratificeren. Zo ook de *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNConventiewet). Dit betekent echter dat een groot gedeelte van de Britse Exclusieve (Visserij)Zone (EZ) ten westen van de rots Rockall opgegeven wordt. Een aantal Britse (dus ook Europese) visgronden wordt weer internationaal water. De Britse vissers zijn er niet over te spreken.

Historiek

In 1955 voer de *navy* naar een in de Atlantische Oceaan gelegen rotspunt, plantte er de *Union Jack* en verklaarde de rots Brits grondgebied. Dat werd officieel bekrachtigd door de nationale wet *The Island of Rockall Act 1972*. De UK stelde omheen Rockall een EZ in die later uitgroeide tot 200 mijl. Daardoor ging de visgrond aldaar ook behoren tot de Europese Exclusieve Economische Zone (EEZ).

Internationaal werd de toestand rond Rockall evenwel niet erkend. Er brak zowaar een visserijoorlog uit met IJsland en de Fär Öreilanden die elk rechten in het gebied opeisten. IJsland testte de slagkracht van de UK uit door treilers naar het gebied te sturen. De UK toonde zich doortastend door die treilers op te brengen naar Stornoway.

De UNConventiewet (1982) bepaalt dat eilandjes en rotspunten waar geen economische activiteit mogelijk is, niet in aan-



merking komen voor een exclusieve zone of een continentaal plat-claim. De UK wilde niet tekenen. Tegen het einde van 1994 was de wet evenwel internationaal rechtsgeldig. De Britten kregen tijd tot 30 juni 1996 om te tekenen. Een jaar later dan voorzien is dat dus ook gebeurd.

Gevolgen

Op het kaartje (dat de Britse 200-mijlszone weergeeft) toont het schuin gestreepte gedeelte welk gedeelte van de Britse EZ (en daardoor ook EEZ) verloren ging. De schade blijft enigszins beperkt omdat de UK in dit gebied ook de St. Kilda-eilanden bezit die wel recht geven op een 200-mijlszone. Daardoor blijft Rockall zelf binnen de EEZ en blijft het ook Brits grondgebied. Dit heeft tot gevolg dat omheen de rots, die nu als Britse kust wordt

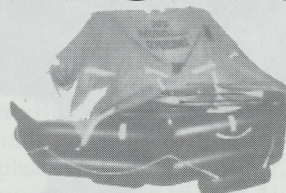
erkend, een zone is ingesteld van 12 zee-mijlen, waarin de UK de visserij kan beperken tot vermogens onder de 300 pk. Eigenaars van grote Britse treilers, die vroeger quasi tot onder de rots visten, voelen zich nu benadeeld. De regering haast zich dan ook om aan te tonen dat de *Rosemary Bank*, de *Anton Dohm Bank* en de *Hebrides Terrace Seamount*, met zijn belangrijke schelvisstocks, in de EEZ blijven. De vissers antwoorden dat een belangrijk deel van *Rockall Bank* en de volledige *Hatton Bank* verloren zijn. De Britse diepwatertreilers die zich specialiseren in het vissen van minder bekende Atlantische vissoorten zullen nu moeten optornen tegen IJslandse, Noorse, Koreaanse en zelfs Japanse treilers. Zowel IJsland als de Fär Öreilanden kunnen nu hun EZ rechtmatig uitbreiden. IJslandse en Noorse treilers zijn reeds begonnen met het bevissen van de *Hatton Bank*. De Britse vissers voorspellen echter dat die visgrond snel zal vernietigd zijn indien er geen internationaal verdrag komt dat de ongelimiteerde visserij er aan banden legt.

Daniël Pots

Volgende maand! Hoe de Schotse vissers ten westen van Rockall en St. Kilda een nieuwe diepwatervisserij opbouwen; een visvangst te vergelijken met de vroegere IJslandse visserij! En een antwoord op de vraag waarom onze vloot daar niet aanwezig is.

SKB - Life Saving Equipment nv

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



Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B-8450 Oostende
Tel.: 059/ 32 28 25
Fax: 059/ 33 01 48

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

- ERKEND SERVICESTATION -

VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: (059) 70 58 79.



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

AZIE →

EU vreest voor salmonella in Aziatische visserijproducten

De Europese Unie (EU) vaardigde begin augustus een verbod uit op de invoer van kweekvis en -garnalen uit India, Madagascar en Maleisië. Enkele dagen eerder was er al een verbod op invoer van garnalen uit Bangladesh. Volgens de EU zijn er in de transporten van visserijproducten reeds verschillende bacteriën, waaronder salmonella, gevonden. De besmetting is te wijten aan de hygiënische omstandigheden in de betrokken landen.

Ladingen die reeds op transport gezet waren mochten nog de EU binnen, maar worden wel streng gecontroleerd. Ondermeer in de Antwerpse haven werden een paar diepvriescontainers, bestemd voor een Oostends bedrijf, afgekeurd. De maatregel loopt voorlopig nog tot november. Tegen die tijd wil de EU-Commissie uitmaken of het invoerverbod moet worden gehandhaafd.

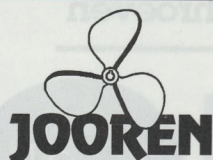
Voor verwerkers van de visserijproducten kan de maatregel de bevoorrading in het gedrang brengen. De 37.000 ton geëxporteerde garnalen uit Bangladesh, India en Maleisië waren hoofdzakelijk bestemd voor Britse, Italiaanse, Spaanse en Belgische ondernemingen. Die moeten nu op een andere manier aan voldoende grondstoffen zien te geraken. Het invoerverbod zal in ieder geval een prijsverhogend effect hebben.

India exporteert voor 160 miljoen Ecu (6,4 miljard frank) garnalen en weekdiere, hoofdzakelijk inkvissen, naar EU-landen. Ook uit Bangladesh en Madagascar worden voor miljoenen Ecu's garnalen en ingeblikte tonijn ingevoerd. Voor de betrokken landen is de economische schade voor de aquacultuur niet te overzien.

NOORWEGEN →

Wrak vriestrawler 'Gaul' gevonden?

Oudere lezers zullen zich het ongeval met de vriestrawler 'Gaul' uit Hull in februari



SCHEEPSSCHROEVEN B.V.

Sinds 1959 uw vertrouwde adres voor reparaties en leveringen van schepsschroeven

Papendrechtsestraat 2a,
Dordrecht - Holland
Tel.: 078-613.38.331
Fax.: 078-631.17.95

1974 nog herinneren. Het moderne schip is dicht tegen de Russische grens vergaan en de 36 bemanningsleden zijn sindsdien vermist. Het is nooit duidelijk geweest of een zware storm aan de basis lag van het ongeval of dat het schip door de Russen tot zinken is gebracht.

In die tijd werden nogal eens vissersvaartuigen voor spionage ingezet. De 'Gaul' was toen ook een zeer modern uitgerust vaartuig voorzien met de nieuwste apparatuur.

Duikers die werken voor een documentaire film hebben onlangs een wrak gevonden op 70 mijl van de Noorse kust. Mogelijk gaat het om de 'Gaul' die 23 jaar geleden gezonken is.

(Voor de liefhebbers: over de 'Gaul' verschenen in ons blad uitgebreide artikels in HVB 1994 # VII, p. 37 en HVB # VIII, p. 30.) →

GROOT-BRITTANNIE

Nieuw museumschip te Hull

Sedert begin september kan de H. 320 *Arctic Corsair*, een 37 jaar oude zijde-winder en ijslandveteraan, als museumschip bezocht worden in het Britse Hull. Het vaartuig werd gebouwd in 1960 op de scheepswerf van *Cook, Welton & Gemmel* te Beverley, die toen aan de lopende band grote diepzettrailers van zijn hellingen liet aflopen. De 64m lange en 11m brede trailer voer gans zijn carrière op IJsland voor de rederij Boyd Line Ltd. Omstreeks 1980 werd het wegens te hoge kosten opgelegd. In 1985 werd de H.320 'vanonder de mottenballen' gehaald en toog, mits een aanpassing tot hektreiler, terug naar zee en wel naar visgronden op de Noorse noordkust. In 1987 brak het schip te Hull het record met een bruto-opbrengst van 9.230.000 frank na een zeereis van slechts 16 dagen. Toch werd de trailer in 1989 vervangen door een echte moderne hektreiler met hetzelfde registratienummer en naam. De *Arctic Corsair* belandde toen als ondersteuningsschip in de oliesector.

In 1994 werd het vaartuig opgekocht door de vzw STAND, die werd opgericht door ex-diepzeevissers en bewonderaars van de diepzeevisserij uit Hull. Vele duizenden manuren (hoofdzakelijk vrijwilligerswerk) hebben er de laatste jaren voor gezorgd dat het vaartuig er nu in zijn oorspronkelijke staat van zijde-winder bijligt. Een fonds van milde schenkers en een steun van 8,8 miljoen frank, geschonken door de Britse Lotto, maakte alles financieel mogelijk. De H.320 ligt nu op een vaste plaats op de Humberrivier, op enkele minuten wandelen van het *Albert & William Wright Dock*.

Het schip is nu een drijvend museum en een centrum voor visserijgeschiedenis. De inrichters hopen dat het schip een toeristische topattractie wordt. En wij

hopen dat de Oostendenaars door dit initiatief geïnspireerd geraken. (dp) →

IERLAND

Japanners geïnteresseerd in Ierse tonijn

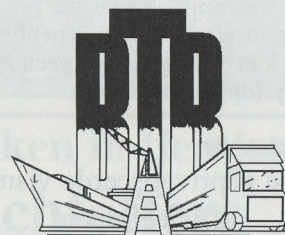
Een zestal maanden geleden verscheen ter hoogte van Ierland een vloot Japanners aan de uiterste zuidwestpunt van de Europese EZ op zoek naar tonijn. De Japanse longliners overschreden de limietsgrens of lieten hun soms 50 km lange lijnen en haken in het voor hen verboden

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

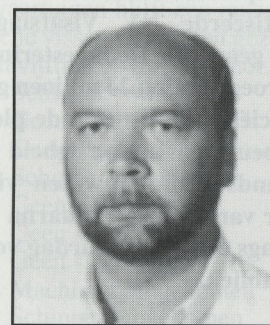
Maritiem

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

gebied drijven terwijl de vissersschepen in open water bleven liggen. De Ierse kustwacht was druk in de weer met arresteren en beboeten van overtreders toen ongevallen opeens zorgden voor extra activiteit : een vissersschip liep aan de grond toen het Cork wou binnenvaren, een ander verloor een aantal vissers door gasuitwasemingen in het visruim.

Omdat de Japanners bemerken dat de Ieren de tonijn niet opvissen willen ze op een of andere manier aan de visgeraken die in de EEZ vertoeft. Zo hebben ze aan de Europese Overheid licenties aangevraagd om in Europese waters de tonijn op te vissen. Hierover wordt nu gediscussieerd. Om geen tijd te verliezen hebben de Japanners gevraagd of Ierse schepen de tonijn niet kunnen aan de haak slaan en overhevelen op Japanse treilers. Deze zouden dan fungeren als *klondykers*. De Ieren bekijken de hele operatie maar met een scheef oog. Ze zijn bang dat de Japanners uiteindelijk zelf schepen onder Ierse vlag zullen inzetten in hun wateren. Nadat ze reeds een Spaanse *uitvlaggingsvloot* hebben ontvangen, kan er volgens hen geen Japanse meer bij. (dp)

NEDERLAND

Urkse geprivatiseerde vismijn officieel open

Op 27 september werd de nieuwe en geprivatiseerde NV Visafslag Urk officieel geopend. De investeringskosten bedroegen bijna 24 miljoen gulden. Het officiële gedeelte van de plechtigheid gebeurde in aanwezigheid van de Nederlandse landbouw- en visserijminister van Aartsen. Daarna volgde 's middags een open deurdag voor het grote publiek.

CAT MARINE POWER HET VERMOGEN ZONDER COMPROMIS CATERPILLAR VERDELER IN BELGIË



TRECO
ENERGY SYSTEMS



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

AUTHORIZED
MARINE DEALERS

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

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

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

DUITSLAND

Bremer Vulkan gesloten

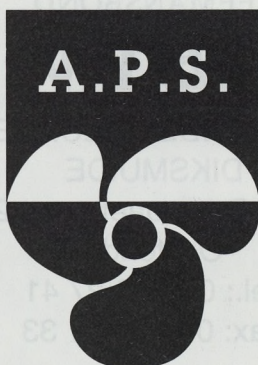
Met de oplevering van een laatste containerschip op 14 augustus beleefden de 8.700 werknemers van de Duitse scheepswerf Bremer Vulkan hun laatste werkdag. De werf van Duitslands grootste scheepsbouwer, waar enkele jaren geleden nog 22.500 mensen aan de slag waren, is nu definitief gesloten. Vorig jaar werd de Bremer Vulkan AG Groep onder curatele geplaatst. Bremer Vulkan was destijds kandidaat om het RMT-vlaggschip Prins Filip te bouwen maar greep naast de opdracht. Voor Bremerhaven betekent de sluiting van de werf het einde van 200 jaar scheepsbouw in de havenstad waar in 1983 de andere grote scheepswerf, AG Weser, verdween.

Volgende maand in deze rubriek: oud-Vlaamse vissersvaartuigen doen het nog steeds in Fleetwood. Met foto's!

NEDERLAND

Volgende maand Europort in Amsterdam

Europort 97 opent van 18 tot 22 november de deuren in het internationaal expositie RAI in Amsterdam. De tweejaarlijkse vakbeurs omvat de 28ste Internationale Maritieme Tentoonstelling en de 10de Internationale Binnenvaart tentoonstelling. Aan de expositie nemen ruim 500 exposanten uit vijftig landen deel die circa 1.500 bedrijven vertegenwoordigen. In '95 trok de manifestatie 33.000 professionele bezoekers. Europort brengt producten en diensten voor de scheepsbouw, havenuitrusting, communicatie- en navigatie-apparatuur voor de zeevaart, binnenvaart en visserij.



Antwerp Propeller Service
Kruibeeksesteenweg 162
2070 Burcht / Zwijndrecht
Telefoon 03/252 73 42
Telefax 03/252 92 12
GSM 075/67 54 56

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

Alles voor jachten

Afdichtingen

Straalbuizen

Boegschroeven

Stuurmachines en roeren



Nieuwe brug voor Z.39 Zuiderzee

Aan de Baelskaai in Oostende werd de brug van de Z.39 Zuiderzee vervangen door een nieuwe constructie in aluminium, gebouwd door de firma Reimerswaal uit Hansweert. Reder André Vantorre liet zijn schoonzoon Renaud een motorrevisie uitvoeren. Tenslotte werd ook het visruim aangepast voor kistenopslag. Door de aanpassingswerken is de vijftien jaar oude boomkorteiler (32,5 m., 1.020 pk) zowat twee maanden uit de vaart. (foto gw)

Vishandel De Bacquer failliet

De bekende visgroothandel en -verwerker *De Bacquer* heeft begin september alle bedrijvigheid in de vestigingen in Brussel en Ternat gestaakt en de overgebleven personeelsleden ontslagen. De activiteiten en het personeel van DB Fish in Zeebrugge werden overgenomen door DB Vis. Het zogenaamd 'begeleid' faillissement is ondertussen uitgedraaid op een debacle, de recente opsplitsing van De Bacquer in NV Visco (54 personeelsleden) en BVBA Dico (25 personeelsleden) ten spijt. Beide vennootschappen werden op 11 september failliet verklaard.

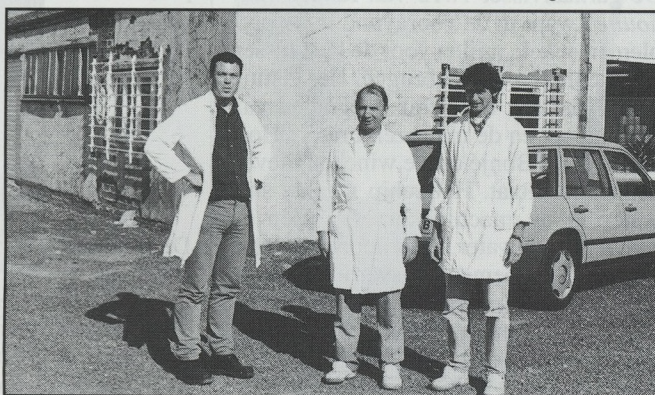
Het familiebedrijf De Bacques behoorde enkele jaren tot de top 5 in de visnijverheid. De Bacquer deed in verse vis, verkocht jaarlijks 800 ton mosselen, maar was vooral gespecialiseerd in schaaldieren. Het bedrijf werd opgericht door Robert De Bacquer en na zijn overlijden in '95 overgenomen door zijn oudste zoon Jacques. Vijf jaar geleden was er nog een omzet van 1.283 miljoen met een winst van 39 miljoen, cijfers die in '95 nog respectievelijk 772 en 3,6 miljoen bedroegen. De laatste jaren ging het bergaf, onder meer door privé-problemen van Jacques de Bacquer. Uitgebreide sport-

sponsoring, investeringen in de Knokse horecasector en de aankoop van gronden in Texas wogen zwaar op het patrimonium van DB-Invest. Een poging om de zaken alsnog recht te trekken mislukten. Enkele jaren geleden sprong ook het overname-akkoord met het Oostendse Morubel af.

Het zusterbedrijf DB Fish in Zeebrugge is de dans ontsprongen. De vestiging met veertien werknemers werd overgenomen door Philip Dhondt, inkoper bij DB Fish en voordien productiechef bij Morubel. DB Fish werd omgedoopt tot DB Vis. Het bedrijf zal zich toeleveren op de handel in verse visserijproducten. Dhondt heeft alvast het personeelsbestand opgevoerd omdat hij ook de viswinkel aan de Brusselse Baksteenkaai en het pakhuis op de Brusselse vroegmarkt overnam. (gw)

NV Osfa in oud pakhuis van vishandel Madelein

De NV Osfa, opgericht door gewezen Revi-zaakvoerder René Quinet, heeft vorig jaar het oude pakhuis (1.300 m²) aan de Vismijnlaan van de failliete vishandel Madelein aangekocht bij de curator. Enig tijd was er onzekerheid omdat het stadsbestuur op de cijnsgronden een containerpark voor de Vuurtorenwijk wilde aanleggen. Omdat de bestemming van de grond haven- of visserijgebonden moet zijn heeft het Vlaams Gewest als eigenaar van de gronden de voorkeur gegeven aan het bedrijf. De voorbije maanden werd de loods omgebouwd tot een aangepast atelier voor de bereiding van koude schotels, visgerechten en groothandel in visproducten voor de horeca en grootkeuken. De verfraaiing van de buitenkant is gepland voor de komende maanden. In het bedrijf heeft Wim Quinetde (links) leiding over een vijftal werknemers. (Foto gw)



Dertien vaartuigen gezonken in tien jaar 15 dodelijke slachtoffers

Op de slotbladzijde van dit HVB brengen wij verslag uit van de twee jongste ongevallen in de Belgische vloot. Het zinken van vaartuigen blijft een reuzegroot probleem. De voorbije tien jaar zijn twaalf Belgische vissersvaartuigen gezonken op zee en een aan de kaai. Bij die ongevallen lieten vijftien opvarenden het leven.

15 september 1997	Z.474 Limanda	Schipper vermist
11 september 1997	Z.12 Arthur	Geen slachtoffers
2 juli 1997	Z.201 Linqenda	Geen slachtoffers
11 juni 1996	Z.586 Mermaid	Schipper omgekomen
6 februari 1996	O.66 L'Ebauche	Geen slachtoffers
19 mei 1995	N.525 Golfbreker	Geen slachtoffers
10 februari 1995	Z.45 Herakles	Geen slachtoffers
7 mei 1992	N.736 Lucky	Machinist omgekomen
29 juli 1992	O.82 St.-Antoine	Schipper omgekomen
25 juli 1991	N.350 Colette	Geen slachtoffers
14 november 1990	O.303 Girl Linda	Zes opvarenden omgekomen
26 augustus 1990	Z.300 Veerman	Geen slachtoffers
5 maart 1989	Z.200 Tijn Uilenspiegel	Vijf opvarenden omgekomen

SMEDERIJ

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

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

Opnieuw twee vissersvaartuigen verloren

N.12 Arthur en Z.474 Limanda gezonken

NA DE Z.201 LINQUENDA HEEFT DE Belgische vissersvloot opnieuw twee vaartuigen verloren. De Nieuwpoortse N.12 Arthur zank donderdagavond 11 september voor de kust van Zeebrugge. Vier dagen later kapseisde de Z.474 Limanda ten noordwesten van het Duitse Helgoland. De jonge Cees Korf is daarbij vermist.

De garnaalvisser N.12 van Ronny Vanhoutte kwam in de vooravond in de problemen enkele mijlen voor de kust tussen Blankenberge en Zeebrugge. Het vistuig sloeg vast aan een wrak. Pogingen van de schipper en de matrozen Franky Hosten en Noël Bonjé om te winnen bleven zonder resultaat. Het schip maakte snel water in de machinekamer. Toen ze zagen dat het water reeds doorgedrongen was tot in het bemanningsverblijf sloegen de mannen alarm en zette de dinghy uit. Ze werden even later opgepikt door een Seaking-helikopter uit Koksijde en veiligheidshalve overgebracht voor onderzoek naar het Augustinusziekenhuis van Veurne. Even later zank het kustvaartuig. De masttop bleek boven water uitsteken. Vermoedelijk heeft het vaartuig een gat

opgelopen door uitsteeksel van het wrak dat net onder de waterlijn verscholen zat. Voorlopig wijst een boei de plaats van de gezonken N.12 aan.

De onder Belgische vlag varende Urker kotter Z.474 Limanda zank in gelijkaardige omstandigheden. Het ongeval heeft wel het leven gekost aan Cees Korf, zoon van reder Jan Korf. Volgens de drie overlevenden zou een van de vistuigen vastgeraakt zijn. Kort daarna maakte de Limanda zware slagzij om even later te zinken in de Duitse Bocht, ongeveer 34 zeemijlen ten noordwesten van Helgoland.

Het Kustwachtcentrum in Bremen kreeg melding binnen van een vliegtuig dat het Epirb-noodsignaal had opgevangen. Meteen kwam een grote reddingsoperatie op gang vanaf Helgoland. Een marinehelikopter pikte schipper Kobus Korf en de gebroeders Klaas-Jelle en Jacob Post op uit de dinghy. Van de vierde opvarende werd geen spoor gevonden. Cees Korf, de 19-jarige broer van de schipper, was nochtans mee overgestapt op het reddingsvlot dat echter nog met een lijn verbonden was met het zinkende vaartuig. Het vlot werd hierdoor naar beneden getrokken en geredden kwamen in het water terecht. Slechts drie schipbreukelingen geraakten opnieuw in het vlot. Cees Korf was blijkaar te ver afgedreven om in de zware zee en de twee meter hoge golven opnieuw bij de dinghy te geraken. Twee Wieringer vaartuigen die in de buurt waren hebben de geredde bemanningsleden aan boord genomen. Een dozijn Duitse en Nederlandse vaartuigen hebben nog de hele nacht vruchteloos naar de vermiste gezocht. De zoekactie werd in de ochtenduren overgenomen door meer kotters uit Urk, zelfs nadat de zoekactie afgeblazen was. 's Anderendaags heeft een vaartuig de gezonken eurokotter met de sonar gelokaliseerd. Het gebied werd nog een afgespeurd door een Orion-vliegtuig van de Koninklijke Marine en een helikopter met familieleden, ook zonder resultaat.



Foto boven: De N.12 Arthur (20,80 m., 285 pk) werd in 1966 als VLI.12 gebouwd bij de Scheepswerf Gebroeders De Klerk in Kruispolder. Het kwam in '72 in handen van de Zeebrugse reder Jozef Welvaert en in '88 bij Rederij Melissa van Eric Dobbels. Toen Ronny Vanhoutte begin '95 de Z.12 kocht liet hij zijn N.700 Alex over aan Oostendenaar Manfred Van Elslande die het vaartuig vernummerde tot O.700 Bi-Si-Ti.

De Z.12 Sabrina werd N.12 Arthur, genoemd naar de vader van Ronny Vanhoutte. Ronny kwam overigens als 14-jarige al aan boord van zijn vaders kust- en haringvaartuig N.735 St.-Pierre. De 47-jarige reder heeft intussen reeds 33 jaar visserservaring. (Foto gw)

De redersfamilie Korf was ook eigenaar van de Eurokotter Z.201 Linquenda die 2 juli ten noorden van Ameland zank na een aanvaring met een ander vissersvaartuig. Ook toen was de jonge Cees Korf aan boord.

De Z.474 Limanda is amper drie jaar oud. De eurokotter werd in onderaanneming gebouwd door de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp voor de NV Zeebrugse Scheepswerven. Opdrachtgever was de NV Argo van de familie Pauwaert-Witgeers. De Z.474 kwam in juli 1994 in de vaart ter vervanging van de oude Z.494 Argo. Een jaar later moest de motor vervangen worden. Intussen is het vennootschap eigendom geworden van de familie Korf uit Urk. (gw)

In Scheveningen bent u beter uit!



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

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

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



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