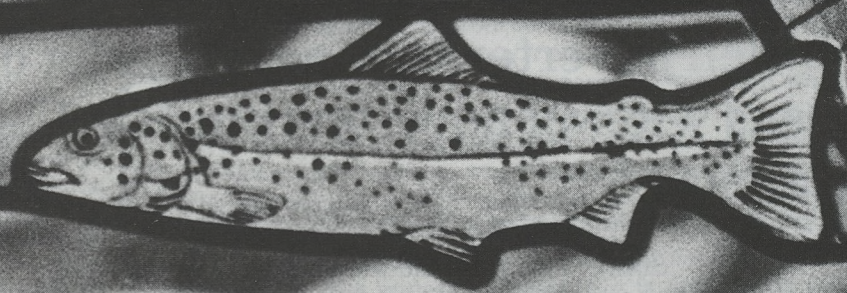


H **HET VISSERIJBLAD**
HVB
65
HET VISSCHERIJBLAD



België - Belgique
P.B.
8400 OOSTENDE 1
3/4637

DOSSIER
**BELGISCHE
VISSERIJ
IN EUROPA**





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 65 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

HVB 65

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine

Losse nummers 100 bef

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters en

Flor Vandekerckhove

MEDEWERKERS: André Baert,

Fernand Boone, Robert Coelus,

Walter Debrock (†), Juul De Vocht,

De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef

Klausing, Willem Lanszweert, Mac

Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël

Pots, Flor Vandekerckhove, Annie

Vanhee (tekeningen), 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



Struisvogelpolitiek

DE VISSERIJ ZIT met een personeelsprobleem. En niet sinds vandaag. Het is een verschijnsel dat zich al lang geleden aangekondigd heeft, dan langzaam maar zeker concreet zichtbaar werd, vervolgens aan het groeien ging en dat... vandaag door niemand meer genegeerd kan worden.

Dat tekort... daar zijn vele redenen voor.

Sommige daarvan hebben internationale wortels. Vandaar dat het probleem ook in andere landen bestaat: de ontmoedigingspolitiek van de EU maakt bijvoorbeeld dat van de vrijheid die vissers op zee zeggen te zoeken vandaag nauwelijks iets overblijft. Dat wordt door de Nederlandse visserman niet anders ervaren dan door de Vlaming.

Verder zijn er oorzaken waar de visserij maar moeilijk iets aan kan veranderen: de aantrekkingskracht van alternatieve sectoren bijvoorbeeld (toerisme, baggervaart...) is een feit waarmee we moeten leren leven; het openbreken van de voorheen gesloten vissersgemeenschap maakt dat kinderen er meer dan vroeger voor kunnen kiezen de vissersgemeenschap te verlaten.

Er zijn nationale politieke beslissingen die het verschijnsel in de hand werken. De neergang van het aantal leerlingen in de visserij scholen werd door de overheid aangegrepen om ook die 'sector' te 'rationaliseren'. Het spreekt echter vanzelf dat de ineenschrompeling van het visserijonderwijs op haar beurt tot kleinere leerlingenaantallen zal leiden. Dat er dit of dat jaar in deze of gene afdeling enkele leerlingen meer opgetekend mogen worden, zal niets aan die tendens veranderen.

(Ben ik hier weer eens met stenen aan het smijten? Bah neen! De ineenstorting van de Vlaamse visserij noopt ook de redactie van dit blad om te rationaliseren en het aantal bladzijden per publicatie drastisch te beperken, hetgeen uiteraard de verkoop niet stimuleert. En als ik dan deze maand een lichte verhoging van het aantal abonnees mag noteren, mag me dat evenmin doen besluiten dat het tij gekeerd is! Ik blijft me afvragen waarom ik zo'n dingen niet over de andere activiteiten in en rond de visserij zou mogen zeggen?!)

Er zijn ten slotte een heleboel zaken waar de vissersgemeenschap rechtstreeks kan op ingrijpen: de optie van de sector voor een zogenaamd rendabele (maar vooral kleinere!) vloot is **doodelijk** voor een visserij die nu al **de onderste grens van haar leefbaarheid doorbroken** heeft. En dan zijn er de leef- en werkomstandigheden aan boord van veel vaartuigen [*Nee, natuurlijk niet op Uw schip!*], het gebrek aan toekomstperspectieven, de afwezigheid van een sociaal statuut, het ronduit slechte visserspensioen...

In het *Infomagazine van het Vlaams Visserij Informatiecentrum* werd het personeelsprobleem nu ook door hoofdredacteur Dirk Florizoone erkend: *'Bijvoorbeeld van de laatste zes afgestudeerden met een diploma motorist zou er geen enkele geopteerd hebben voor een carrière in de zeevisserijsector'*. En waar het personeelsgebrek zich inderdaad eerst op het vlak van de motoristen gesitueerd heeft, dan is het *'niet uit te sluiten dat dit probleem zich eveneens voor de afdeling dek kan manifesteren.'* Florizoone gaat zelfs op zoek naar de oorzaken en... schrik niet: *'Dit probleem houdt vanzelfsprekend verband met het negatieve imago dat steeds meer aan de visserijsector gekoppeld wordt in de media'*. Met andere woorden, het is, volgens de man die het informatiecentrum van de visserij beheert, gewoon een kwestie van imago, public relations en andere propagandatechnieken. Nadat ik hier vorige maand het woord 'vakidoot' laten vallen heb ik enige voorzichtigheid geboden, maar hoe zouden we deze heu analyse van Florizoone beleefd kunnen omschrijven? Iemand die denkt dat hij de problemen kan oplossen door het bestaan ervan te ontkennen, dat moet welhaast onze gevleugelde vriend de struisvogel zijn!

Flor Vandekerckhove

Op donderdag 1 oktober organiseert de Rederscentrale in het Oostendse luxueuze Thermae Palace een **internationaal congres** over 'De Belgische visserij in Europa'. Die vergadering wordt voor de Vlaamse visserij een belangrijke gebeurtenis. Ze zal des te belangrijker zijn als er zoveel mogelijk mensen van de gelegenheid gebruik maken om over de toekomst van de Vlaamse **vissersgemeenschap** na te denken. Bijvoorbeeld over de vraag of de sector al dan niet garant staat voor het behoud van een vissersgemeenschap in Vlaanderen. Bijvoorbeeld over de vraag of er überhaupt nog plaats is voor een Vlaamse vissersgemeenschap in Europa...

HVB plant dan ook de publicatie van een reeks artikels rond dat thema. Laat deze reeks als het ware de compost zijn waarop uw ideeën vanaf nu ongetwijfeld **als honderd bloemen** zullen bloeien!

de Belgische visserij in Europa

VOOREERST DIT: de België is de Benjamin van de Europese visserijsector, Vlaanderen is een absolute David tegenover talrijke visserijgoliaths, dit platte landje is het klein duimpje in de Europese familie van visnaties. Welk criterium we ook nemen, wat de omvang van de vloot betreft staat België steeds achteraan de lijst. Dat heeft niets met een slechte Belgische visserijpolitiek te maken, noch met een gebrek aan ondernemingszin vanwege de Vlaamse reders; er is gewoon een aardrijkskundige verklaring voor het feit. Wie op de landkaart van Europa de lengte van de kusten bekijkt, zal het achteraf maar normaal vinden dat alle andere zeestaten over meer vissersvaartuigen beschikken. Met zijn 64 kilometer 'korte' kust zit er logica in de cijfers van de omvang van de Belgische vissersvloot.

Normaliter wordt het belang van de sector uitgedrukt in aantal vaartuigen, en nog meer in totaal motorvermogen of in tonnage. Wij zullen de zaak eerst en vooral vanuit een ander standpunt bekijken. Hoeveel vissers zijn er in de Europese Unie eigenlijk aan het werk? (1)

LAND	Vissers (*)
BELGIE (BEL)	720
DUITSLAND (DEU)	4 142
DENEMARKEN (DNK)	6 567
SPANJE (ESP)	79 369
FINLAND (FIN)	2 750
FRANKRIJK (FRA)	23 000
GROOT-BRITTANNIE (GBR)	23 000
GRIEKENLAND (GRC)	40 164
IERLAND (IRL)	4 919
ITALIE (ITA)	45 000
NEDERLAND (NLD)	2 834
PORTUGAL (PRT)	34 454
SWEDEN (SWE)	3000
TOTAAL	269 919

(*) Aantal tewerkgestelde vissers in 1993, zowel vol- als deeltijds

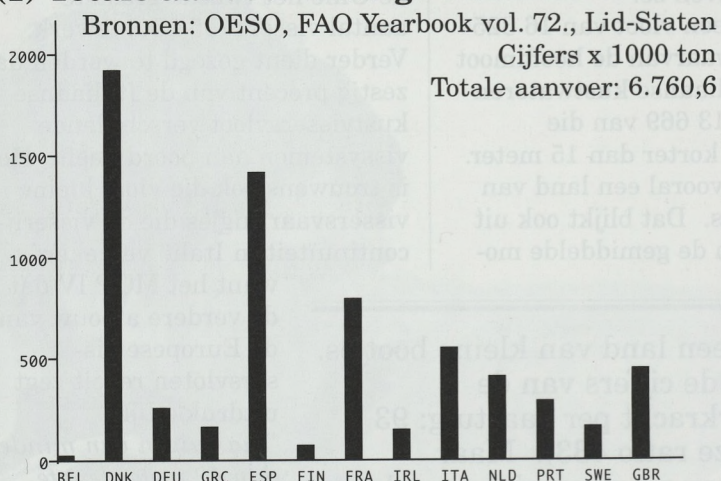
DE GRAFIEKEN

(1) Totale aanvoer huidige lidstaten in 1992

Bronnen: OESO, FAO Yearbook vol. 72., Lid-Staten

Cijfers x 1000 ton

Totale aanvoer: 6.760,6

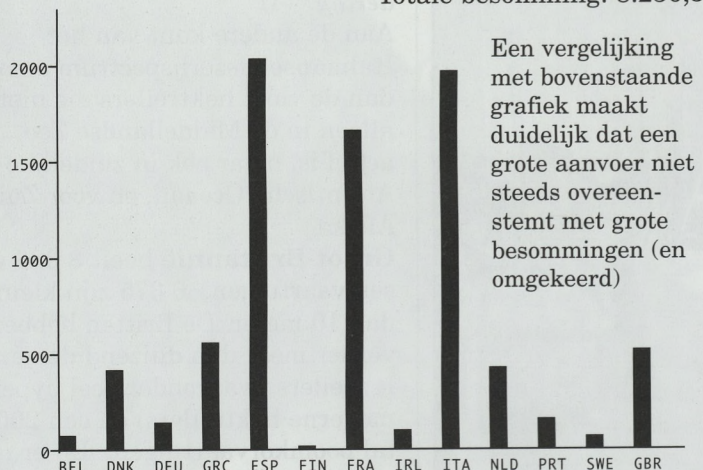


(2) Tot. besomming huidige lidstaten 1992

Zelfde bronnen als hierboven

Cijfers (x 1 miljoen ecu)

Totale besomming: 8.236,3

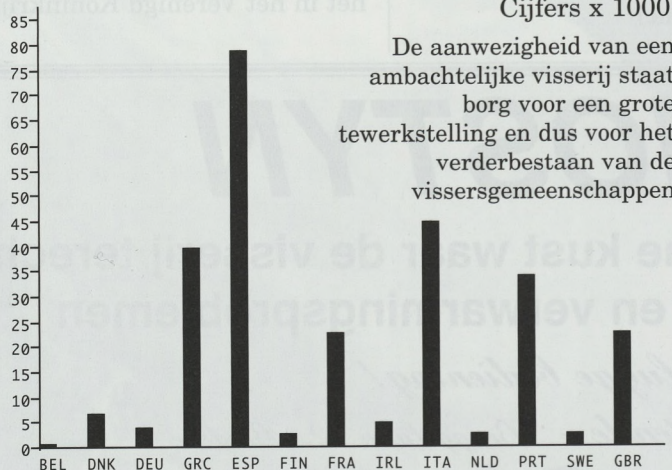


(3) Aantal vissers in 1993

Bronnen: OESO, Lid-Staten (Griekenland 1990,

Ierland: 1991)

Cijfers x 1000.



Enkele maanden geleden publiceerden we in dit tijdschrift al een dossier over de Spaanse visserij (2) waarin over grote en kleine Europese visstaties al een en ander duidelijk gemaakt werd. We vergeleken er terloops de grootste en de kleinste met elkaar. Spanje telt vandaag, zo schreven we daar, ongeveer 18.000 vissersvaartuigen waarop volgens de meest recente cijfers 81.000 vissers een broodwinning vinden, België tikt af op nauwelijks... 144 en stelt vandaag nog 720 vissers tewerk. Minder vaartuigen dan in België vind je alleen in Luxemburg en Oostenrijk... maar dan alleen omdat daar geen zeeën zijn om er vaartuigen op te laten varen.

In 1997 telde de Europese visserijvloot bijna 100.000 vaartuigen (3):

LAND	Aantal	Tonnage (GRT)	Vermogen (KW)
BEL	149	22 880	64 444
DEU	2 369	72 910	167 851
DNK	4 753	98 551	386 425
ESP	18 077	604 901	1 516 443
FIN	4 009	23 541	218 624
FRA	6 291	196 001	967 158
GBR	8 396	253 924	1 041 029
GRC	20 324	114 487	655 449
IRL	1 246	58 502	190 625
ITA	16 325	260 603	1 513 677
NLD	1 076	177 196	494 982
PRT	11 610	123 220	394 163
SWE	2 481	48 840	256 542
TOT	97 106	2 055 556	7 867 412

In haar totaliteit is de Europese vloot een van de krachtigste ter wereld. Voor de rest dekken deze algemene cijfers een grote verscheidenheid aan vistechnieken, -praktijken, -gronden en gaat het evengoed om ambachtelijke kustvissers in piepkleine schuitjes die, veelal voortgestuwd door buitenboordmotoren, de zee optrekken als om industriële diepvriestrelers, bemand met fabrieksarbeiders-ter-zee, die vele maanden onderweg zijn.

Land per land

In ons hogervermelde dossier over **Spanje** hadden we het voor dat land al over de *gran sol flota*: 300 vaartuigen die in de *western approaches* (ten westen en ten zuiden van Ierland) mogen vissen, er is verder een Spaanse *gran altura* (de verre visserij), men heeft het er over de *altura* (midwatervisserij) en de (kustvisserij). Spanje heeft dus een zeer verscheiden vloot. Het land telt 500 hektrelers die hun vangsten op de visgronden invriezen, 1.650 demersale treilers, 1.350 longliners en 51 grote moderne tonijnjagers die enkel in tropische wateren opereren. De Spaanse *gran altura* heeft het vandaag niet gemakkelijk. Alle landen van de derde wereld

hebben de greep op hun eigen viswateren (veelal ten nadele van Spanje) verstevigd. Die visgronden worden nu streng bewaakt en de licenties duur verkocht. Een aantal verre visgronden van de Spanjaarden zijn overigens uitgeput en daar is een totaal visverbod (moratorium) uitgevaardigd. Dat geldt bijvoorbeeld voor een aantal visgronden voor zuidelijk Afrika en, zoals bij ons wel bekend, voor de Noordatlantische visgronden van Canada.

Dat Spanje Europa's grootste visnatie is zal verder in dit overzicht nog blijken, want Spaanse vissersvaartuigen vind je verder verdoeken onder menig andere Europese vlag. Voor de rest heeft Spanje voor wat het lopende

Meerjarig oriëntatieplan (MOP IV) van de Unie (evenals België overigens) nauwelijks nog iets in te leveren. Neen, de grootsten zijn ze en dat blijven ze.

Italië heeft een vloot van 16 325 vaartuigen waarvan de hoofdmoot het in de Italiaanse kustwateren zoekt, want 13 669 van die schepen zijn korter dan 15 meter. Italië is dus vooral een land van kleine bootjes. Dat blijkt ook uit de cijfers van de gemiddelde mo-

torkracht per vaartuig: 93 (voor België is deze ratio 433). Maar neerbuigend moeten we daar niet over doen, want dat land stelt in de Unie het tweede grootste aantal vissers (45 000) tewerk. Verder dient gezegd te worden dat zestig procent van de Italiaanse kustvissersvloot verschillende vissersystemen aan boord heeft. Het is trouwens ook die vloot kleine vissersvaartuigjes die de visserijcontinuïteit in Italië verzekert,

want het MOP IV dat de verdere afbouw van de Europese vissersvloeten regelt zegt uitdrukkelijk:

'Vaartuigen van minder dan 12 meter lengte over alles, die passieve vismethodes ('static gears') gebruiken, worden gevrijwaard van enige capaciteitsvermindering.' (4)

Aan de andere kant van het Italiaanse visserijspectrum staat dan de vloot hektreilers die niet alleen in de Middellandse Zee actief is, maar ook in zuidelijke Atlantische Oceaan, en voor Zuid-Afrika.

Groot-Brittannië heeft 8 396 vissersvaartuigen. 6 375 zijn kleiner dan 10 meter. De Britten hebben verder meer dan duizend demersale treilers (waaronder veel hypermoderne hektreilers) en een 200 tal boomkorvaartuigen. En er is een groot probleem: een omvangrijk deel van de Britse hektreilers is in Spaanse handen en 40% (tonnenmaatcijfers) van de boomkorvaartuigen zijn in handen van Nederlandse bedrijven. Toch is het in het Verenigd Koninkrijk

'Italië is dus ook een land van kleine bootjes. Dat blijkt ook uit de cijfers van de gemiddelde motorkracht per vaartuig: 93 (voor België is deze ratio 433). Maar neerbuigend moeten we daar niet over doen, want dat land stelt in de Unie het tweede grootste aantal vissers (45 000) tewerk.'



De Belgische Z 59 Gudrun gefotografeerd nabij het eiland Man, nadat het in Liverpool Baai op tongen gejaagd had. (Foto Mike Craine)

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende - Bruggelaan 12, Bredene

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

De cijfers van de meeste Europese landen tonen ons dat de visserij er ook (en soms vooral) bedreven wordt door een groot aantal ambachtelijke bootjes. Is dat in België een verwaarloosde mogelijkheid om de visserij hier te verankeren?

Op de foto: Franse vissers aan het werk op een platbodem van 7 meter lang, met buitenboordmotor.



niet allemaal kommer en kwel, want momenteel is er ook een hausse in de nieuwbouw waar te nemen. Op Noorse, Spaanse en Schotse scheepswerven wordt fors aan de Britse visserijvlootvernieuwing gewerkt. Voor de rest zegt MOP IV van de EU dat de Britten in de komende jaren nogal wat visserijcapaciteit moeten inleveren.

Alhoewel **Zweden** over een lange kust beschikt, neemt het land maar 3% van de Europese vissersvloot voor haar rekening. Een en ander is te verklaren door de magere visgrond die de Oostzee is: het water is er koud en de zeebodem diep. In de zuidelijke Oostzee komt wel wat kabeljauw voor, verder moeten ze het daar met enkele haringachtigen doen. De Zweedse hoofdactiviteit vertrekt voor wat de vissers betreft vanuit de havens gelegen aan het Kattegat en Skagerrak. Vermeldenswaard is ook dat een aantal Zweedse vaartuigen uitgebaat wordt vanuit het Britse Frasersburgh.

Hoger dan de Ålandseilanden, waar de Botnische Golf begint, zijn er enkel nog zeer magere visgronden. Bovendien vriest het water er al vlug toe. Dat verklaart waarom **Finland** met zijn lange kuststrook maar een kleine

visserijsector heeft. Verse vis krijgt het land gemakkelijk aangevoerd vanuit het Noorse Narvik. Nadat de IJslandvloot uit het Duitse Bremerhaven en Cuxhafen, na de kabeljauwoorlogen, weggevallen was, heeft het vlootbestand van **Duitsland** zich niet hersteld. Een belangrijk aantal Duitse boomkorvaartuigen wordt overigens uitgebaat door Nederlandse bedrijven. Dat geldt ook voor de Duitse verre visserij (vaartuigen van meer dan 80 meter), waarin twee Nederlandse ondernemingen een deel van de koek naar zich toehalen.

Na een belangrijke 'herstructure-ring' van de Oost-Duitse vloot beschikt het land nu over 2 400 vaartuigen waarvan er 64 langer zijn dan 24 meter. De 13 grote treilers vertegenwoordigen al 20% van het vlootvolume (uitgedrukt in ton).

Overigens is aan de Duitse vlootafbouw nog geen einde gekomen. Sommige sectoren moeten, zo zegt MOP IV, nog behoorlijk inleveren. **Frankrijk** heeft nog een diepzeevloot die opereert vanuit Lorient en Boulogne. Uit deze laatste havenstad zijn er een aantal diepzeevissers die op jacht trekken naar de Doggersbank in de Noordzee. De andere hektreilers trekken de Atlantische Oceaan op. Waar al

deze hektreilers erg aan her-nieuwing toe zijn, kan hetzelfde niet gezegd worden van de moderne Franse vloot middenslag Kanaaltreilers. Een aantal hektreilers uit Lorient is in Spaanse handen. Zij bevissen de oostelijke havens vanuit de Britse havens Milford en Lochinver. Met uitzondering van Duinkerke zal je in Frankrijk geen boomkorvaartuigen aantreffen, want elders in Frankrijk is de boomkorvisserij verboden. Maar, zoals de Vlaamse vissers inmiddels wel weten: ook in Duinkerke wordt de techniek van het boomkorvissen hoe langer hoe meer gelaten voor wat het is en wordt er volop overgeschakeld op het gebruik van kleine catamarans met staandwant of warrelnetten.

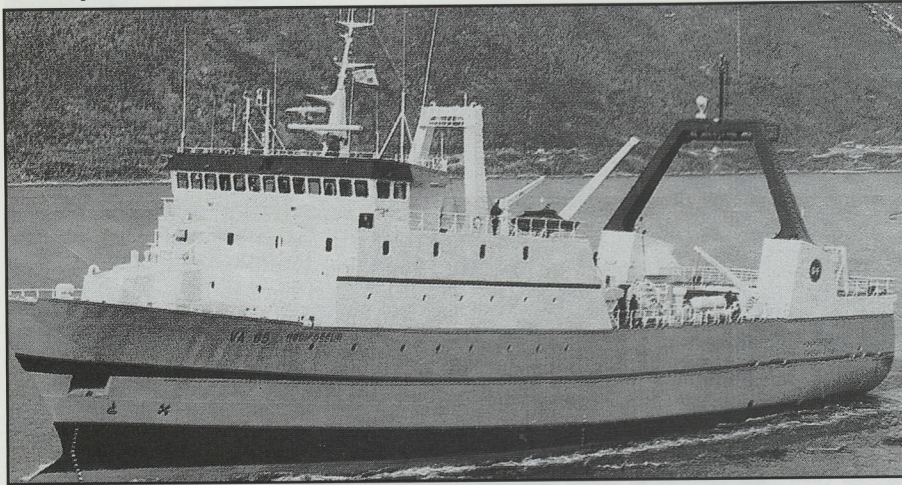
Verder: enkel in het zuiden treft men nog vissers aan die de 'lijnvisserij met bomen' beoefent. Vermelden we nog dat er in de Golf van Biscaje door de Fransen ook op tonijn gevist wordt en dat het land eveneens over een aantal grote tropische purse-seiners beschikt.

MOP IV wil dat de Franse visserij verder afgebouwd wordt. De Franse staat zal er dan ook over waken dat er in de komende jaren 41.000 pk uit het visserijregister verwijderd wordt. De twee onderdelen waar de overheid het meest wil beperken zijn de trawlers tot 30 meter en de staandwantvissers van meer dan 12 meter in de Atlantische Oceaan, en de trawlers en tonijnschepen in de Middellandse Zee. Slopingspremies moeten de reders over de brug halen.

Nederland, zo blijkt uit de cijfers van onze tabel, heeft niet zo gek veel vissersvaartuigen (1 076 of 1,1% van het Europese totaal). Maar het tonnage van onze noorderburen mag er wezen (177 196 of 8,6% van het Europese totaal). Een en ander komt door de grote treilers (12 tussen de 70 en de 120 meter lange pelagische diepvries-treilers, 25% ervan gaan buiten de Europese wateren vissen, de rest is actief in de Noordzee en rond de Britse eilanden). Ook de 400 kotters in Nederland zijn, zoals bij de Vlaamse vissers genoegzaam bekend, geen kleine scheepjes.



Veel Nederlandse kotters varen onder Britse vlag. Binnenkort moeten er door MOP IV nog een aantal Britse boomkorvaartuigen geschrapt worden. Uiteraard zijn het niet de Nederlandse reders die hun nieuwe vaartuigen zullen liquideren, maar de Britse eigenaars die hun oudere schepen zullen naar de sloper brengen. In Groot-Brittannië vreest men dat de Nederlandse vissers zodoende meer dan de helft van de Britse boomkorvaartuigen voor hun rekening zullen nemen. (Foto Mike Caine)



Spaanse vissers zijn er zowat overal in de wereld te vinden. Momenteel wordt de Spaanse vloot overigens in snel tempo vernieuwd. Op de foto: een moderne Spaanse middenslagtreiler.

Nederland draagt zelfs het Europese record wanneer de gemiddelde motorkracht per schip bekeken wordt: 460. Laat het ten slotte vooral ook duidelijk zijn: Nederland is een topnatie voor wat de visserij betreft. Nederlandse reders namen immers volop vaartuigen over in België (zo ergens tussen de twintig en de dertig), Groot-Brittannië, Duitsland en zelfs Noorwegen. Al die vaartuigen doen het onder buitenlandse vlag en die zijn niet in de Nederlandse landcijfers te vinden. Wat de Nederlanders bij de kotters doen, gebeurt ook in de sector van de diepzeevisserij: een belangrijk aantal Nederlandse diepzeevissers draagt de vlag van Frankrijk, Groot-Brittannië of Duitsland. Met andere woorden: de Nederlandse vloot is eigenlijk veel groter dan uit de hier gepubliceerde landcijfers blijkt.

Overigens moet de Nederlandse visserijvloot in het kader van MOP IV nog heel wat inleveren. Evenals in Frankrijk, Duitsland, Ierland en Groot-Brittannië zal dat niet alleen door het elimineren van vaartuigen gebeuren (zoals dat in België het geval was), maar ook door het aantal vaartdagen/jaar te beperken. Dat betekent meteen dat de Nederlandse vissersvaartuigen de komende jaren een groot aantal dagen aan de kant zullen moeten blijven liggen. **Denemarken** heeft een industriële visserij die zo nu en dan in het nieuws komt omdat vissers uit andere Europese landen protesteren tegen de Deense industriële

vispraktijken waarbij nogal wat ondermaatse vis sneuvelt. Verder zijn 2.800 van de 4.753 Deense vissersvaartuigen kustbootjes met een volume van van minder dan 5 GRT. Dat daarmee niet alles over de Deense vloot gezegd is mag blijken uit het feit dat HVB enkele abonnees in Denemarken heeft, hetgeen toch duidt op een Vlaams-Nederlandse aanwezigheid in dit noordse land; aanwezigheid die we

daar echt nog eens moeten gaan bekijken. En het mag dan zijn dat Spanje de grootste Europese vissersvloot heeft en Nederland het grootste gemiddelde motorvermogen per schip, het zijn wel degelijk de Deense vismijnen die de grootste massa vis over de vloer zien passeren. Alleen is het zo dat die vis niet zo erg veel waard is (vergelijk maar eens de Deense aanvoer met de besomming in de grafieken die we op bladzijde 5 afgedrukt hebben) en zo komen we weer bij de eerste woorden die we hierboven over de Deense visserij neerschreven. **Portugal** bezit hoofdzakelijk zeer kleine vaartuigjes die vanop stranden het water ingeduwd worden om met 's nachts met lampen tussen de rotsen te gaan vissen. Bijna 80% van de vloot is korter dan 9 meter. Een Portugese vloot van 50 grote hektreilers vinden we onder andere in de zuidelijke Atlantische Oceaan. Vermelden we nog dat de Portugezen niet alleen vanaf Portugal ter visserij trekken, maar ook vanaf Madeira en

CREVITS

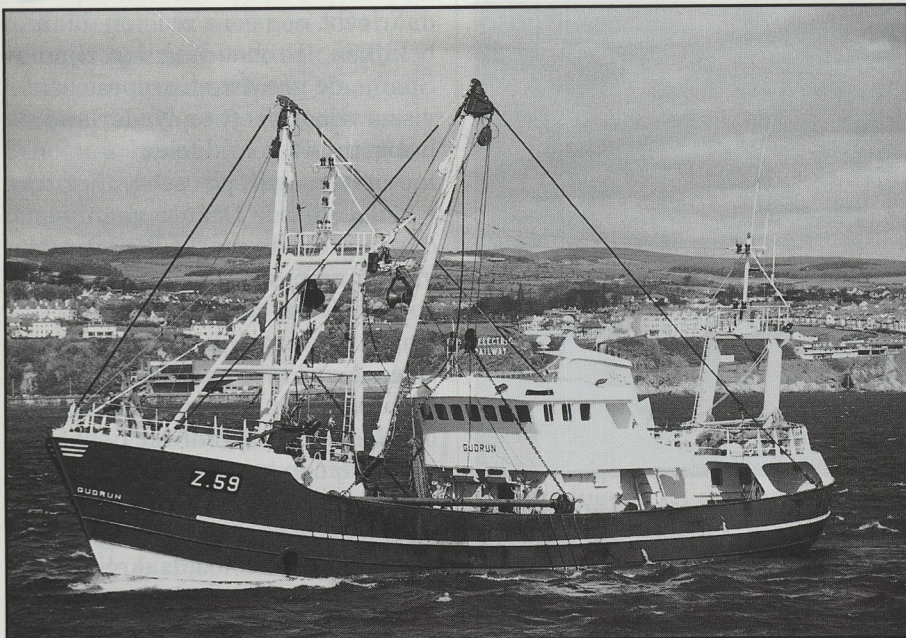
import - export
 allerlei kettingen en kettingmatten
 ankers
 herbruikbare materialen
 visserijbenodigdheden
 rubber bollen en rubber ringen

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

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

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

Telefoneren vanuit Nederland:
 09/ 32 50 54 48 33
 Fax 050/ 54 79 11



Door het Europese visserijbeleid verloren sommige Deense vissershavens tot 70% van de vaartuigjes uit hun ambachtelijke vloot. Op de foto: de plaatselijke vloot van het Deense Oostzeehaventje Faborg. De vaartuigjes uit de havens in de Deense zeestraten Kleine en Grote Belt en Het Sont kunnen gemakkelijk van de Oostzee naar de Noordzee varen. Ze doen dat via het Duitse Noord-Oostzeekanaal. (Foto Stefaan François)

de Azoren.

In **Ierland** ontwikkelt er zich momenteel een nieuwe diepzeevervisserij met grote hektreilers en purseiners waarbij dikwijls in duo wordt gevist. Het contrast tussen deze krachtige ultramoderne vaartuigen en de rest van de sterk verouderde vloot is groot. Veel Ierse longliners zijn eigendom van Spaanse reders. Een aantal Ierse havens overleeft vandaag overigens alleen maar door de aanvoer van Spaanse rederijen. De belangrijkste Ierse aanvoerhavens zijn Killibegs (pelagische vissoorten) en Castletownbere (de belangrijkste aanvoerhaven voor de diepwatervisserij).

Ten slotte belanden we met ons Europees overzicht in **Griekenland**, voor wat het aantal visserijbootjes betreft de koploper in Europa. Maar... het gemiddelde motorvermogen per vaartuig is er nauwelijks 32. (In Nederland is dat 460!).

Afgezien van 60 grote diepzeetreibers (die het ver in de Middellandse Zee gaan zoeken) zijn pakweg alle 20 000 Griekse vaartuigen aan het werk in de visgronden rond de Griekse eilandengroep. In de Griekse vloot is er segment van treilers die 22% van de Griekse vangsten binnenhaalt

en er is de kustvisservloot (staandwant en seinenetten) die 70% van de productie realiseert. Ten slotte moeten we onszelf corrigeren. Aan het begin van dit artikel stelden we dat, wat ook de cijfers waren die we daarbij hanteren, België Europa's absoluut kleinste visnatie is. Dat is niet helemaal waar. Wanneer we het cijfer van het *gemiddelde vermogen per vissersvaartuig* bekijken dan komt België na Nederland op de tweede plaats; hetzelfde geldt voor de *ratio tonnage per vissersvaartuig*.

(5) De Vlamingen mogen dan jaloers opkijken naar de kotters van hun Nederlandse collega's, hun nemen, naar Europese

normen, duidelijk ook veel plaats in... en de scheepsmotoren in de Vlaamse vissersvaartuigen zijn, zo leren de cijfers, niet van de poes.

Daniël Pots en
Flor Vandekerckhove

(1) OESO, Lid-Staten (Griekenland: cijfers van 1990, Ierland, cijfers van 1991). Geciteerd in *Informatiedossier gemeenschappelijk visserijbeleid* (CU-80-93-145-NL-C), Europese Unie Directoriaat-Generaal Visserij.

(2) F. Vandekerckhove, *Spanje zendt zijn vissers uit*, HVB II 1998 p. 4 e.v.

(3) *Community register of fishing vessels, half-yearly statistical bulletin no. 5, january to june 1997*. European Commission, Directorate-General XIV.

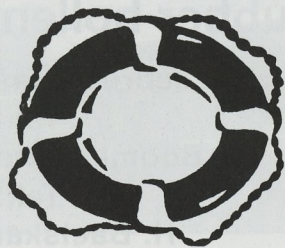
De lezers kunnen opmerken dat de cijfers die de EU bezorgt een beetje achter de feiten aanhinken. België telde halverwege 1997 maar 144 vaartuigen meer, daar waar deze cijfers het nog over 149 hebben.

(4) *Reducing Fishing Effort, the multi-annual guidance programmas for the period 1.1.1997 to 31.12.2001*.

'Communication, Information and studies' unit of the Directorate-General for Fisheries at the European Commission.

(5) Uit het *Community register of fishing vessels, half-yearly statistical bulletin no. 5, january to june 1997* stelden we onderstaande tabel samen.

LAND	vermogen/ vaartuig	tonnage/ vaartuig
BEL	433	154
DEU	71	31
DNK	81	21
ESP	84	33
FIN	55	6
FRA	154	31
GBR	124	30
GRC	32	6
IRL	153	47
ITA	93	16
NLD	460	165
PRT	34	11
SWE	103	20



COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kotter tot de grootste bokker. Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap.

Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Christa of Liliane
Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04



een hart van ***goud***

Q8  **Oils**

Kuwait Petroleum (Belgium) N.V., tel.: 02 - 511 38 87, fax: 02 - 512 80 05

AI VIER VERSCHILLENDE aanvragen voor het bouwen van EXPERIMENTELE VISSERSVAARTUIGEN!



'Zondagmiddag of zondagavond naar zee vertrekken om vervolgens laat in de week weer thuis te zijn is niet verstandig. Dergelijke vaarschema's lokken geen jonge vissers.'

Voorzitter Johan Nooitgedagt op de jaarvergadering van de Nederlandse Vissersbond (25 april '98).

'Vlaanderen heeft een culturele achterstand van minstens tien jaar (...) De mensen zijn hier dus ook hongerig naar culturele happenings van niveau. Vandaag, twee weken voor de premiere [van de musical *Les Misérables*, N.v.d.R.], hebben we zowat 100 000 tickets aan de man gebracht. 50 000 tickets zijn al aangekocht door het grote publiek. Daarnaast hebben we een grote schoolactie op het getouw gezet (...) Bedoeling is om, in akkoord met de minister van Onderwijs, de kennis van Victor Hugo te bevorderen in de scholen. De volgende stap bestaat erin om zoveel mogelijk scholieren naar de musical van Victor Hugo te sturen. (...) Pas nu zal de belangstelling uit de bedrijfswereld zienderogen toenemen. (...) De mond-aan-mondreclame (...) zal een bezoekersstroom op gang brengen.'

Ondernemer Geert Allaert van Flanders Eventhall in Ondernemen in West-Vlaanderen (15 mei 1998)

'Zonder weegschaal wordt het quasi onmogelijk om een juiste weergave te geven van de gevangen hoeveelheden. Zelfs met een deining gecompenseerde weegschaal wordt dat een huzarenstukje. (...) Onze schippers zeggen dat ze binnenkort een secretaresse en een boekhouder zullen moeten aan boord hebben om hen bij te staan.'

Bart Schiltz over de nieuwe quota in de 'Rederscentrale' (mei 1998)

'Op opkomende markten zijn er weinig regels en worden ze vrolijk in de wind geslagen. In Thailand investeerden de grote aandeelhouders ongestoord hun slechtste activa in hun publieke bedrijven, trokken ze zich niets aan van de kleine aandeelhouders en pompten ze met allerlei kunstgrepen geld uit de publieke maatschappijen.'

Makelaar Richard Evans in De Morgen (18 april 1998)

ENKELE MAANDEN GELEDEN hadden we het nog over stukgelopen initiatieven om een experimenteel vissersvaartuig te ontwerpen (*). Die pogingen waren in december 1996 stopgezet nadat de subsidiemanagers aan geïnteresseerde politici hadden laten weten dat de reders zo'n vaartuig niet nodig achten.

Blijkt nu dat dit helemaal het geval niet is. Vier los van elkaar staande groepen buigen zich momenteel over evenveel projecten om de studie aan te vatten en vervolgens de bouw van een vaartuig dat de Vlaamse visserij de XXIste eeuw moet binnenloodsen. Niet het idee van een experimenteel vissersvaartuig stak destijds de reders tegen, maar wel de gedachte daar sámen te moeten aan werken!

De provincie West-Vlaanderen heeft ingetekend op een Europese oproep voor het indienen van internationale samenwerkingprojecten ter visserij. De Europese Unie heeft immers geld over voor het ondersteunen van dergelijke grensoverschrijdende initiatieven. De provincie wil daarvoor wel samenwerken met het Britse Kent (Zuid-Engeland) en het Noord-Franse Boulogne. Alhoewel Tom Van Welden, van de Dienst externe betrekkingen van de Provincie, uitdrukkelijk stelt dat het project 'een meer concrete invulling' behoeft, is er nu al uitdrukkelijk sprake van om vissers op te leiden in het toepassen van 'alternatieve vistechnieken'. Daarna treedt, zo zegt Van Welden, een tweede fase in: 'De constructie van een opleidingsschip ter uitvoering van het gecreëerde opleidingsprogramma'.

Los daarvan wil de Oostendse scheepswerf IdP intekenen op weer andere Europese subsidies, namelijk deze ter 'herstructurering van de scheepswerven' in de zogenaamde 5b-gebieden. Daarvoor wil IdP de universiteit van Luik een studie laten uitvoeren om een nieuw vis-

sersvaartuig te ontwerpen dat evenals dat van de Provincie West-Vlaanderen 'geschikt moet zijn voor alternatieve vistechnieken'. Maar in tegenstelling tot de provincie heeft men bij IdP al een en ander voor ogen. Het schip zal een catamaran zijn van 18,5 meter lang en 220 KW vermogen. Naast de experimentele visserijmethoden moet dit kustvissersvaartuig ook uitgerust zijn om met de bokken te vissen, als hektreiler het zeesop te kiezen en... de staandwantvisserij te beoefenen. Ten derde is er de Rederscentrale. Daar wil men ook al beroep doen op 5b-subsidies om ten eerste een studie en ten tweede een prototype van een nieuwsoortig vissersvaartuig te bouwen. Met de vorige initiatieven heeft dit voorstel geen uitstaans. Hier gaat het immers om een groot vaartuig (325 GT) en er wordt even nadrukkelijk gesteld dat het een boomkorvaartuig moet zijn. Een en ander wordt de ondertekenaar van het project (Georges Vanquathem) noodzakelijk geacht omdat 'in het groot vlootsegment schepen gebouwd worden van 387 GT waardoor onze vloot qua GT's enkel maar uitbreiding neemt wat strijdig is met het M.O.P.' Het experimenteel karakter van het prototype bestaat er dus in dat het een 325 GT groot boomkorvaartuig zal zijn dat evenwel even goed (of beter) rendeert als (dan) een van 387 GT. Vanquathem heeft het in zijn tekst dan ook over 'een ideaal vissersvaartuig'. Ten slotte vat ook de vzw Cogito van Willy Versluys de studie aan van een ideaal vissersvaartuig. Dat ziet er op het eerste gezicht zo'n beetje uit als hetgeen IdP en de provincie op het oog hebben: maximaal 24 meter, geschikt om zowel op garnaal, Noorse kreeftjes, St.-Jacobschelpen als kabeljauw en platvis te jagen. Versluys haalt evenwel zijn wijsheid niet uit de universiteit van Luik, maar uit het verre Australië. Hij heeft namelijk ontdekt dat ze daar bomen van een 'veel lichtere structuur' hebben. Wellicht verschilt dit laatste project ook van alle vorige waar de projectindieners zegt dat zijn ideaal vaartuig aan volgend criterium voldoet: 'bovenal betaalbaar blijven'. (fv)

(*) Nu breekt mijn klomp! in HVB III 1998 p.3.

WERELD

Industriële visserij

De groei van de industriële visserij vormt een bedreiging voor de visbestanden, zo meent Greenpeace. Uit een rapport, dat geschreven werd door voormalige FAO-experts blijkt dat er tussen 1991 en 1996 weer '1.654 nieuwe schepen van meer dan 24 meter' aan de industriële vloot toegevoegd werden. Greenpeace viseert vooral de supertrawlers, die in feite varende visfabrieken zijn waar vis meteen na de vangst kan worden ingevroren. Volgens de officiële cijfers nemen tonnage en het aantal pk's van dat soort vaartuigen voortdurend toe, maar de feitelijke vangstcapaciteit stijgt nog veel meer door technische verbeteringen. Dat deze industriële vaartuigen zwaar op de visserij wegen moge blijken uit het feit dat slechts 1 procent van de ongeveer 3,5 miljoen vissersvaartuigen die er nu wereldwijd zijn, verantwoordelijk is voor de helft van alle vangsten. Grenpeace eist van de visserijlanden dat ze de bouwsubsidies aan dat soort schepen stopzet.

WEST-VLAANDEREN

Toelage vissersvaartuigen

De provincie West-Vlaanderen wijzigde de tekst die de provinciale toelage reglementeert die bij renovatie aan vissersvaartuigen gegeven wordt. Door de wijziging vervalt de beperking tot 300 pk voor kustvaartuigen behorend tot de scheepsklassen I en II wanneer het hoger pk enkel als doel heeft een hogere snelheid te halen dan de rompsnelheid. Ook komen nu moderniserings- en beveiligingswerken met factuurdatum vanaf 1 januari 1997 in aanmerking. Wie daarover meer wil weten neemt contact op met Provinciehuis Boeverbos, MIRONA, t.a.v. Anita Deserranno, K. Leopold III laan 41 te 8200 St.-Andries (tel.: 050 / 403.246).

BLANKENBERGE

Visserijtoerisme

De vereniging die in Blankenberge al lange tijd aan de bouw van een authentieke Blankenberkse scute werkt heeft bij het Pesca-secretariaat een subsidieaanvraag ingediend. De bootbouwers mik-

ken daarmee op de wil van de Europese Unie om een deel van de teloorgegangene visserij af te leiden naar het zogenaamde visserijtoerisme. Daarom zeggen de Blankenbergenaars ook uitdrukkelijk dat 'toeristen zullen kunnen inschepen voor een tocht voor de kust voor Blankenberge. Zij zullen kunnen genieten van de demonstratie van oude visserijtechnieken.' En méér: 'Om het contrast groter te maken wordt gedacht aan een formule waarbij naar Zeebrugge wordt gevaren alwaar een zeer modern vissersschip kan bezocht worden'.

Wie ook in aanmerking wil komen voor Pesca-subsidiëring is het Blankenbergse Sea Life Center: 'Door een bezoek aan Sea Life centre wordt tot leven en begrip gebracht waar vissers mee bezig zijn. De vissers zelf ondersteunen actief het centrum door het afstaan van niet-commerciële interessante vissoorten, hiervoor krijgen zij een jaarabonnement in de plaats en vindt er jaarlijks een vissersavond plaats waarop telkens nagenoeg tweehonderd vijftig vissers en familie aanwezig zijn.'

OOSTENDE

Overdekt herstellingsdok

In het Oostendse Visserijdok hebben een aantal organisaties de handen in elkaar geslagen en een Pesca-subsidieaanvraag ingediend. Zij willen een nieuw complex opzetten aan de oude scheepswerf Seghers. Het omvat het bouwen van een overdekt droogdok. Ze willen enerzijds een aantal nieuwe oplossingen bedenken voor technieken die daar vandaag wegens de strenge milieunormen niet meer toegepast kunnen worden (vb. zandstralen), anderzijds willen ze ook een aantal oude ambachtelijke scheepsherstellingstechnieken behouden die nu dreigen verloren te gaan. Hostyn van de VDAB: 'Reders die vroeger trouw de haven van Oostende kozen voor het zandstralen wijken steeds meer uit naar Nederland. Enerzijds omdat de stedelijke slipway in een compleet verouderde toestand verkeert en anderzijds omdat de Belgische milieuwetgeving het niet langer meer toelaat dat er in open lucht gezandstraald wordt. Met als gevolg dat eenmaal het ship droog staat, de herstellingen ook in Nederland worden uitgevoerd.'

Het Citaat



'Pas toen de klamme handen van Gods diverse (maar altijd mannelijke) aardse bemiddelaars zich uitstrekten naar de seksuele geneugten van een samenleving begonnen schuld, zonde en schaamte zich te verspreiden als een van drie kanten toeslaande epidemie. Dat was natuurlijk geen toeval. Toen de schade eenmaal was aangericht konden alleen Gods bemiddelaars die weer ongedaan maken. Op die manier verschaften ze zich dank zij hun eigen bemoeizucht heel slim een baan voor het leven.'

Desmond Morris in zijn boek 'De andere sekse. Waarin mannen en vrouwen verschillen'.

'We zitten [in de EU, N.v.d.R.] met een niet verkozen regime dat beslist wordt door commissarissen. Vindt u het ook niet verdacht dat zij het commissarissen noemen? Er is een zekere analogie tussen de manier waarop de Sovjet-Unie werd bestuurd en de EU. (...) Het Europees Parlement heeft iets meer beslissingsmacht dan de Opperste Sovjet. Het komt echter niet in de buurt van wat we vandoord onder het woord parlement verstaan: het orgaan dat de wetten stemt, de begroting opstelt en de regering verkiest.'

De Duitse auteur Hans Magnus Enzensberger in Knack.

De ondernemer: non conformistisch, rebels, wantrouwig tegenover autoriteit. Niet bereid om met anderen samen te werken. Komt uit families waar ze niet geapprecieerd werden of behoort tot een minderheidsgroep, vandaar de drang om te slagen en een nieuwe identiteit op te bouwen.

De professoren Adrian Furnham en Michael Argyle in hun boek 'The psychology of Money'

'Je zal het maar meemaken. Je trekt je terug in de woestijn om er tot rust te komen en er staat er daar een te roepen!'

Flor Vandekerckhove in zichzelf (1998)

**TE KOOP GEVRAAGD:
ALLE DIESELMOTOREN (VOORAL
BAUDOIN) & ALLE VISSERIJSCHEPEN**

Zich wenden
VERVAET OFFICE MARITIME

0031/115471424

0031/6 53254601

0031/6 53184280

0031/6 53727745

0031/6 51383882

FAX 0031/115471643

Lezer Geert Deman, geïnspireerd door de regering Dehaene:

Weg Schiltz! Weg Barbaix!

LEZER GEERT DEMAN heeft zich ingeschreven in het debat dat hier enkele maanden geleden door een visser geopend werd. Volledigheidshalve moeten we bekennen dat we een weidse inleiding uit de brief weggelaten hebben, niet omdat we willen censureren, maar omdat het ons een aparte bladzijde leek te zijn (en ook wel zoveel plaats innam).

Een samenvatting: Deman schetst in zijn brief een panoramisch beeld van de Belgische regering ten tijde van de Dutrouxcrisis en spitst zich uiteindelijk toe op het ontslag van de ministers Vande Lanotte en Declerck. Eerst leek het erop dat deze jonge VLD-turk gewoon zijn politieke spelletje speelde, maar bij nader inzien bleek dat het ontslag van die twee ministers hem tot enige drieste visserijvoorstellen inspireerde. Waar hij naartoe wil, laten we hem zelf zeggen, en hij doet dat, zo schrijft hij uitdrukkelijk in zijn brief, in eigen naam:

'In deze tijden van vernieuwing blijft de visserij duidelijk ter plekke trappelen. Is solidariteit dan misschien niets voor ons? Is het uiten van een eigen mening dan al te nieuwerwets? Is het voeren van een debat iets dat voorbehouden blijft aan onze noorderburen? Is vrijheid van mening dan iets voor andere ruimtewezens?

Niet alleen is het zo dat een aantal mensen de boot missen, zij willen blijkbaar zelfs de tijd terugdraaien. Willen ze dan terug naar de jaren veertig? Verlangen ze naar een tijd waarin critische geesten als Flor Vandekerckhove 'verdwijnen'? En in zijn zog een aantal briefschrijvende vissers en enkele luidopdenkende reders?

De reactie van schipper Godfroid komt dus hard aan bij iedereen die de vrijheid lief is.

Betuttelen

Worden we in de visserij nog niet genoeg betutteld? Schipper Godfroid moet toch ook "iets voelen" wanneer er weer eens een bruine omslag in zijn brievenbus valt, met daarin een nieuwe wet, een nieuw reglement, een nieuwe beperking; brieven die uit Europa komen, uit de Benelux, uit België, uit Vlaanderen, uit de Provincie en zelfs uit de Gemeente. Alle willen ze hun zeg over de visserij hebben en niemand

vraagt aan de vissers wat ze er zelf van denken. En dan is er uiteindelijk eens een gewone visser die de moed heeft om zelf iets op papier te zetten...

Ik zou zeggen: Hoera! Eindelijk!

Ja, daar is moed voor nodig. Heeft Godfroid het dan nog nooit onderhouden dat hij een tegendraadse mening wilde uiten en dat men hem "vroeg" te zwijgen? Ik wel! Ik ben al meermaals door verschillende organisaties in de visserij onder druk gezet om mijn mening NIET te uiten. Maar achteraf bleek dan wel dat ik het meer dan eens bij het juiste eind had.

Niets is erger dan misstanden te moeten constateren en daarover niets kwijt te kunnen, daarover te moeten zwijgen... ook als je er een oplossing voor weet. Dat is voor die visser zo en dat is ook voor mij zo. Soms zou ik het van de daken willen schreeuwen: "Zien jullie dan niet wat er aan het gebeuren is?" Ook omdat ik weet dat de naam in de visserij iets losmaakt zou ik willen uitroepen: "In Godsnaam!" Wanneer je dan via HVB wel degelijk je mening kan uiten dan geeft dat verademing. Alleen daardoor al heeft dat blad een onvervangbare



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

plaats in de visserij.

Mede daardoor zal ik mezelf later niet moeten verwijten dat ik mijn mond gehouden heb. En nu we toch over "later" spreken... Als mijn kleinkind ooit zal vragen welke job mijn vader had, dan zou ik nog graag met hem naar Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort kunnen rijden om het hem te tonen. Met andere woorden, ik zou graag hebben dat de visserij later nog bestaat.

Lichtgewichten

Dat wil zeggen dat we daar vandaag zelf moeten aan werken. Want ik twijfel eraan of de Overheid daar nog brood in ziet. De visserij: zo weinig kiezers, maar zoveel problemen... Er zijn vandaag dan ook maar weinig politici die echt met de visserij verbonden zijn en die zeldzame exemplaren wegen in Brussel op z'n zachtst gezegd "bijzonder licht". Iedereen weet dat alleen "zwaargewichten" de politieke balans in de goeie richting kunnen kantelen.

Als de visserij geen doorbraak in de politiek kan forceren dan rest ons alleen de solidariteit. Maar solida-

riteit schijnt wel een 'vies woord' te zijn in de visserij. Solidariteit is er alleen op het schip zelf: wij tegen de natuur of zoiets, maar daarbuiten... Maar het enige middel om in 2020 nog over een visserij te kunnen spreken is de solidariteit. Wordt het niet hoogtijd dat we ophouden met het schijnheilige gedrag; dat we het eigenbelang aan de kant schuiven?

Stap opzij

En maak gerust de vergelijking met hetgeen in de regering, in de rijks-wacht en in het gerecht gebeurt: mensen die de visserij, zoals ze vandaag is, gemaakt hebben moeten een stap opzij zetten. Het moet maar eens afgelopen zijn met de vetes tussen de heren Barbaix en Schiltz. Iedereen kent toch hun wederzijdse gevoelens! Dergelijke twisten hebben niets meer met de visserij te maken. Zowel de Vlaamse Vissersbond als de Rederscentrale hebben een functie in de visserij. De vraag is echter of het nog zo verder kan met deze mensen aan het roer. De beheerders van beide

organisaties moeten dit maar eens gaan oplossen in het belang van de solidariteit die er in de visserij hoognodig komen moet. Weg, die twee... tenzij ze binnenkort gezamenlijk een andere oplossing vinden.

Sociaal

Ze zouden die bijvoorbeeld kunnen vinden in een oplossing voor de kwestie van het sociaal vissersstatuut. Het kan eigenaardig klinken uit de mond van iemand die toch in een patroonsorganisatie gevormd is, maar ik vind wel degelijk dat er dringend een *sociaal statuut zeevisser* moet komen. En in tegenstelling tot hetgeen vakbondsman Ivan Victor vorige maand in HVB insinuerde moet men daarvoor niet wachten op een of andere wettelijke regeling. Men kan perfect een goed pensioen invoeren zonder dat daarvoor een wet gemaakt moet worden. Een collectieve arbeidsovereenkomst kan de klus klaren. En ja, koken kost geld, maar ik verzeker u dat er een beter pensioen mogelijk is zonder extra kosten voor bemanning en voor reders! Waarop wachten we dan eigenlijk?

Er bestaan verder (zie andere sectoren) manieren om de verantwoordelijken op een schip (stuurlui en machinisten) beter te betalen, zonder dat het extra kost. Waarop wachten we dan nog? Er bestaat een systeem om met dezelfde quota binnen de vijf jaar méér vis te vangen. En niet alleen voor de grote kotters! Waarop wachten we dan nog?

G. Deman

'Wordt het niet hoogtijd dat we ophouden met het schijnheilige gedrag, dat we het eigenbelang aan de kant schuiven?'

Geert Deman: 'Het moet maar eens afgelopen zijn met de vetes tussen de heren Barbaix en Schiltz. Iedereen kent toch hun wederzijdse gevoelens!'



Schipper Godfroid knalt terug!

Ik was nochtans gewaarschuwd. Toen ik vorige maand mijn brief ter inzage gaf aan een andere schipper, stak die een vermanende vinger op. 'Pas op Philippe' zo zei de brave man. 'Als ge Flor en zijn HVB aanvult, zal de bal tegen uw eigen kop knallen. Ge weet niet waar ge aan begint!'

Geprikkeld door de uitdaging kaatste ik toch die bal, en kieperde koppig die brief in mijn postbus. En inderdaad. Gekrenkt in zijn journalistieke trots trok de hoofdredacteur van HVB, warrior van de schrijvende pers, zijn wapenuitrusting aan en sabelde hartstochtelijk mijn gedachtengoed tot brandhout. Was hij als het ware in de val getrapt van het potje polemieek dat hij zelf zo graag uitlokt? Gekookt in de soep die hij zelf op het vuur heeft gezet, poogde Flor eerst om de brief wat te redigeren. Ten bate van de lay-out creëerde hij wat hoofdstukjes. Hier en daar werd een zinnetje vooruit of achteruit geschoven, een voegwoordje ingelast, punten en komma's verzet... Een essentiële illustratie ertussen! Dat noemt dus redigeren. Mon œil. Schaar en plakband kwijt, Flor? Zelfs de moeilijke woorden werden (alweer) niet verbannen. Realiseert die zich dan eindelijk dat Vlaamse vissers best wat "vocabulaire" de baas kunnen?

Met de nekharen overeind verdeidt deze fanatiekeling dus de eer van zijn geliefde magazine. Dat siert hem. Doorgewinterd als hij is goochelt Vandekerckhove wat studies en statistieken over het gevaarlijkste beroep ter wereld uit zijn toverhoed. Dat doet hij ter verrechtvaardiging van de -ik her-

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

haal het — sensationele aanpak van de reportage over de spijtige ongevallen met vissersboten, een paar maanden geleden. De kranten staan dagelijks vol met verslagen over fatale ongevallen in diverse bedrijfstakken. Mijn ongenoegen was dus helemaal niet zo onlogisch, maar... sportieve jongen ben ik. De bronnen die Flor in zijn vlugschrift noteert zijn moeilijk te loochenen. Ik aanvaard ze dan ook, al blijft een fijn stemmetje in mij opstandig revolteren. Is dat niet allemaal theorie? In hoeverre zijn die studies representatief? Dus Flor, bij mijn volgende reisje verlof zal ik de betreffende publicaties echt wel navoelen hoor. Geef me wat tijd want ik kan niet het hele jaar op mijn krent zitten. Dit alles doet echter gezinszins afbreuk aan de essentie van mijn lezersbrief, namelijk het feit dat jongeren die een paar HVB's uit hebben, niet bijster veel zin zullen hebben om nog ooit het beroep van zeevisser in overweging te nemen, wegens onaantrekkelijk. En dan heb ik het nog niet over de "roeping van de pers" om 's vissers veiligheid te behartigen.

De stelling dat "levens- en arbeidsomstandigheden aan boord zeer zwaar" zouden zijn vecht ik ook graag aan. We varen op een vissersboot en niet op "das boot" of op een soort Romeinse galei. Ons werk is geen sysfusarbeid, kom zeg! Alhoewel, ik kan maar oordelen over het leven aan boord van één schip, namelijk dat waar ikzelf al jaren op vaar. Toegegeven, dat is geen representatief staal. Toch kan ik me moeilijk inbeelden dat het bij mijn collega's zoveel slechter zou zijn. Kijk ik echt niet verder dan de neus van mijn schip ver is? Overtuig dan uzelf. Bij dees daag ik Flor Vandekerckhove uit om eens een zuidwester op te zetten en een reisje met mij de plas op te trekken. Een tiental dagjes filosoferen (30 wil ik hem niet aandoen!) In de gezonde zeelucht zal zijn slechte karakter zeker ten goede komen. Ik heb zelfs de omfloerste indruk dat we best met elkaar zouden opschieten. Maar dat zal hij ongetwijfeld loochenen. En dan wil ik het nog niet eens hebben over de prachtige reportage, die uit Flor's literaire geest zou ontspruiten. Ach, misschien vindt hij dergelijk avontuur wel veel te... gevaarlijk!?

En nu verder vitten. Geviseerde redacteuren en columnisten in het algemeen, die door lezers met ciaten bestookt worden, laden hun afweergeschut steevast met hetzelfde kruit. "Je maakt er een zootje van", gromt de ene. "'t Is uit zijn verband gerukt", huilt de andere. Origineel

hoor! Zo krijg je natuurlijk altijd gelijk hè mijnheer Vandekerckhove. Doe ik de moeite om naar de editie en het artikel te verwijzen, zodat lezers in de juiste context kunnen plaats en er hun eigen ding over denken, dan is 't nog niet goed. Juiste context? Dat herinnert me er trouwens aan: "savoir vivre" wordt in de dikke van Dale beschreven als: "het weten om te gaan met mensen", of "vlot zijn in de omgang" (Prisma). Het heeft dus niets te maken met de cynische betekenis die door een dwalende schrijver gesuggereerd wordt. Daarom laat ik die kwakkel geheel voor HVB's rekening.

Je hoeft er echt geen doekjes om te winden, Flor. Het is Godfroid niet, die HVB geen warm hart toedraagt. Daàr knelt het schoentje niet. Een relevante statement is dat ik niet te beschaamd ben om voor mijn mening uit te komen. (Wat van sommige medevissers helaas niet kan gezegd worden.) Het doet me wel

plezier dat Flor zo heftig reageert. Daarmee bewijst hij toch dat sommige kritiek niet onterecht is. Komaan geef toe jongen! Is het niet zo dat de waarheid niet altijd een beetje kwetst? Volhardend in de boosheid toont onze visserijbladredacteur zijn kaarten. Beëlzebub moet de visserij niet. Onder het mom van "het debat tussen de vissers aanzwengelen" wil deze leperd ons wijsmaken dat hij objectief aan de zijlijn staat. Maar tussen de regels van zijn piramidale proza kan de aandachtige lezer ontdekken hoe Vandekerckhove, ja met haast sardonisch genoegen, het vissers gemeengoed manipuleert. Met die beschuldiging trap ik allicht met beide voeten op 's duivels staart. Bref! Doch om de Satan van de schrijvende pers en terwijl ik toch bezig ben ook de Lucifer van de visserij te suspen, voeg ik hierbij graag een cheque van 1200 Bfr, voor een abonnement op HVB. Dat had ik al veel eerder moeten doen. Kwestie van

Gebundeld toneelwerk uitgegeven

In de bundel **In weer & wind** worden de toneelwerken samengebracht die HVB-redacteur Flor Vandekerckhove inmiddels geschreven heeft. Merkwaardig is dat al deze toneelstukken in open lucht werden uitgevoerd, hetgeen meteen de titel van het boek verklaart.

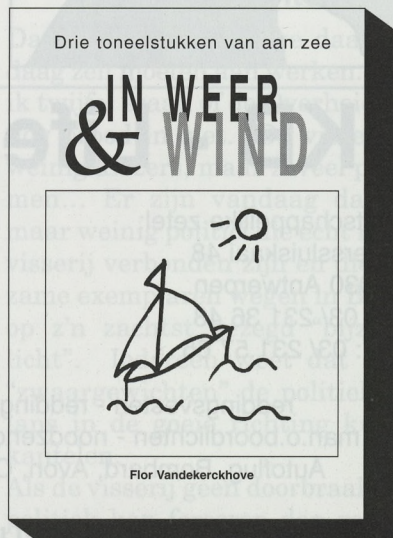
Veel ophef maakte destijds het toneelstuk **Naar de kloten**, over de teloorgang van de Oostendse IJslandvisserij. Het is een stuk waarvan de monoloogversie in 1995 door de Oostendse toneelman Duquenooy (Duc) met veel succes aan boord van de O 129 'Amandine' (Oostendes laatste IJslandtreiler) opgevoerd werd.

Ongewoon is ook zijn toneelwerk **Pretpark KustCenter** (1997) waarbij hij de toeschouwers meeneemt op een natuurwandeling... maar dan wel op die naderende dag in de toekomst waarop het laatste stukje natuur door de commercie ingepikt wordt.

Hoe De Vliegende Hollander Amerika Ontdekte En Al De Rest (1998) is een wagenspel op rijm. Het werd het speciaal voor de *Week van de Zee* geschreven en wordt in die week in tal van Vlaamse kustgemeenten opgevoerd.

Uitgeverij *De Lachende Visch* heeft bewust gekozen voor een uiterst sobere editie. Het is daarbij de bedoeling de prijs zo laag mogelijk te houden.

Wie overweegt een van de stukken zelf op te voeren, of wie gewoon in toneel geïnteresseerd is... en al wie het ernstig meent met de maritieme cultuur... kan deze bundel bestellen door **150 frank** over te schrijven op **rekening 384 - 0596581 - 18 van Het Visserijblad**. Het boekje wordt u dan per kerende toegestuurd. Doen!



mijn argusogen te kunnen richten op die eerste vrijdag van de volgende maand; om niets te missen van wat ze daar nu wel weer geschreven hebben, in dat visserijblad. Ik hou mijn hart vast.

Philippe Godfroid

Antwoord aan Godfroid

De beste redacteurs staan op zee

Op het eerste gezicht, Philippe, lijkt het wel gewoon over een verschil in woordgebruik te gaan. U noemt mijn archief een 'toverhoed' en mijn uitleg een 'vlugschrift'. Als ik zeg dat ik het debat gevoerd wil zien, dan antwoordt u dat het een 'mom' is. Ik redigeer uw brief en u antwoordt: 'Dat noemt dus redigeren.' Wel ja, Philippe, indien ik ook uw tweede brief geredigeerd zou hebben, dan had daar nu gestaan: 'Dat heet dus redigeren.' En ja, het gaat nogal eens over punten, komma's en andere kleine prutserijen. (Lezers die het allemaal niet gevolgd hebben en die willen weten wat het verschil is tussen een door ons wel en een nauwelijks geredigeerde brief moeten eens de voorgaande tekst van briefschrijver Deman vergelijken met de hierboven niet geredigeerde brief van Godfroid. Er is voor wat betreft de leesbaarheid wel degelijk een verschil.) Het kan zijn, Godfroid, (want u schijnt de taalkennis van de vissers of toch van de reders vurig te willen verdedigen) dat uw collega's u goed begrijpen wanneer u het hebt over een 'relevante statement' in verband met het 'sardonisch genoeg' waarmee ik in mijn 'piramidale proza' het 'vissers gemeengoed manipuleer', maar ikzelf weet niet zo meteen wat dat allemaal zou kunnen betekenen. Uw Sisyphus daarentegen is mij wel bekend, maar uw collega's zullen toch enige moeite hebben om me te begrijpen als ik u hier zeg dat ik mij wel in diens bezigheden herken; zeker voor wat betreft het antwoorden op uw verwijten. Dus... wat betreft het redigeren van kopij lijkt het me toch het

beste, schipper, dat u uiteindelijk zou beseffen dat de beste stuurman weer eens aan wal blijken te staan.

Mijn, laat ons zeggen, verlangen naar polemieken is u bekend. Waarom denkt u dan dat ik door u 'gekrenkt' zou zijn, of 'in de val trap', 'in de soep gekookt' en 'gekwetst'? Ik glunder gewoon van blijdschap als er eens iemand openlijk, rechtstreeks reageert. Zeker als hij dat doet op de manier die ik hier propageer: met woord en wederwoord.

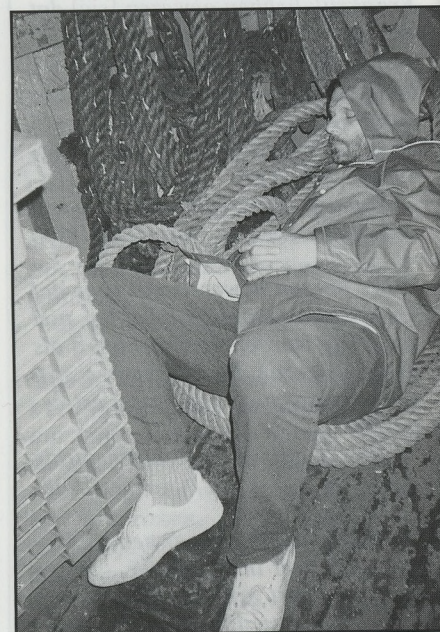
Waarom zou ik willen insinueren bij dat alles aan de zijlijn te staan? Ik heb nog nooit in mijn dwarse leven ergens zo lang gewerkt als hier! Midden in de visserij! (Want als het in de visserij slecht gaat dan komt mijn broodwinning in gevaar!) Ik heb momenteel nauwelijks andere zakelijke belangen dan deze in de visserij. Al wat ik buiten de visserij doe (beeldende kunst, literatuur...) is er ook al van doordrongen. Waarom denkt u dat ik van de visserij niet zou houden? Ik sta erom bekend dat ik nooit al te lang blijf op plaatsen/bij mensen waarvan ik niet hou.

In uw vorige brief vond ik stof voor debat; in uw nieuwe brief zoek ik die vergeefs. Wat kan ik zeggen? Dat mijn vriendin een andere mening heeft over de overeindstaande nekharen die u mij toedicht? (Zij vindt namelijk niet dat die mij sieren.) Ik zoek verder: op uw uitroep: 'savoir vivre!' antwoord ik 'mon œil!' en u haalt daar Van Dale bij. (Uiteraard had u het zo niet bedoeld, maar in het licht van de feiten klinkt het daarom toch niet minder cynisch.) Ik begrijp wel dat u een mens bent die van zijn werk houdt en ik heb geen redenen om te geloven dat u uzelf, uw vis, uw reder, uw echtgenote, uw kinderen of uw mannen niet verzorgt. Heb ik dan een andere indruk gegeven? Waarom zou ik dat bij u moeten komen controleren? Of laat u doorschemeren dat ik alleen maar de theoretische kant van de zaak zie? U dacht dan wellicht dat ik nog nooit op een vissersschip meegevaren heb? Of dat ik nog nooit een scheepsmotor gereviseerd heb? Of dat ik niet persoonlijk ondervonden heb hoe moeilijk het is een ronde buis dicht te

lassen terwijl je met je kloten boven de bilges hangt? Mis dus!

Het probleem is, Philippe, dat u er geen idee van hebt wat de taak van een onafhankelijke pers is. Dat is geen verwijt, want het loopt niet erg dik meer van de onafhankelijke journalisten. We leven in een tijd waarin *entertainment* enerzijds (de journalist à la Armand Pien) en *volgzaamheid ten aanzien van de elite* anderzijds (de journalist als 'his master's voice' en zelfs als hoer!) om de hoofdbrokken van de informatie-industrie vechten. Dat heeft evenwel nauwelijks nog iets met journalistiek te maken. *Een journalist is iemand die zich tot taak heeft gesteld tegenstander te zijn van de machthebbers. Niets meer en niets minder* (Joop van Tijn). De manier waarop hij dat volgens ons moet doen is deze van Voltaire: 'Ik zal je recht op vrije meningsuiting met een even radicale inzet verdedigen, als ik de inhoud van je mening radicaal zal bestrijden.' Ik denk, schipper, dat u daarbij een bondgenoot wordt.

F. Vandekerckhove

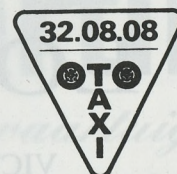


Redacteur Vandekerckhove op reportage aan boord van een vissersvaartuig.



OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

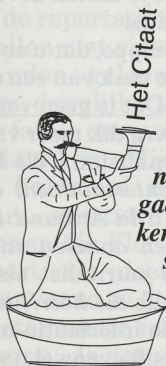
Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

het taxibedrijf voor de visserij



'Jurie van den Berg uit Urk wees op de "waan-zinnige" Europese regelgeving, waar niet mee valt om te gaan en waar je zeker geen jonge mensen mee naar de vloot lokt. "Vis-sers sterven op zee van de stress!", aldus

Van den Berg, die de handen van de zaal ermee op elkaar kreeg.'

Visserijnieuws, 1 mei 1998.

'Het was crisis (...) Maar crisis behoeft, net als chaos, niet iets slechts te impliceren. Crisis betekent verandering.'

Chris Dercon, Belgische directeur van het Rotterdamse museum 'Boijmans van Beuningen' in De Morgen (27 maart 1998)

'(...) bezoeken in Nederland en Frankrijk hebben gewezen [sic] dat men het niet overal zo nauw neemt met de Europese richtlijnen. De toepassing ervan en het gebrek aan controle is een publiek geheim dat zelfs door de Europese Instanties erkend wordt.'

Manu Desutter, politicus-uitgever van Wegwijs in de Visserij (2/1998)

'Boze tongen beweren wel eens dat vissers van sommige lidstaten niet zo streng worden gecontroleerd als de onze, maar dat te beweren zijn nu eenmaal boze tongen, n'est-ce-pas??'

Bart Schiltz in de Rederscentrale (mei 1998)

'Vrouwen doorzien mannen, gedragen zich veel intelligenter. Ja, ge moogt gerust zijn: mocht ik een vrouw geweest zijn, dan was ik ongetwijfeld lesbisch geworden.'

Rocker Arno in DM (2 mei 1998)

VISSERIJONDERWIJS

Examendata bekend

Zowel voor de brevetten 'dek' en 'machine' organiseert het ministerie van verkeerswezen in de maand juni examens. Voor de afdeling 'dek - stuurman beperkte visserij' en 'dek - schipper ter kustvisserij' gebeurt dat op woensdag 24 juni om 13 uur. De examens voor de afdeling 'machine - motorist ter kustvisserij' gaan eveneens door op dezelfde woensdag maar dan om 14 uur. Voor wat de afdeling 'machine - motorist 750 KW' betreft, gebeurt dat op zaterdag 27 juni om 9 uur.

Al deze examens gaan door in het Provinciaal Maritiem Instituut, Mercator 15 te Oostende.

Aanvragen voor inschrijving moeten ingediend worden op het hoofdwaterschoutskantoor Natiënkaai 5, te 8400 Oostende. Deze mogen daar ten laatste toekomen op 9 juni voor wat betreft het examen van *Stuurman Beperkte Visserij, Schipper ter Kustvisserij* en *Motorist ter Kustvisserij*. Wie geïnteresseerd is in het examen van *Motorist 750 KW* mag zijn aanvraag ten laatste indienen op 12 juni. Bij de aanvraag tot deelname zal de kandidaat door deze dienst schriftelijk uitgenodigd worden om een aanvraag tot IN-SCHRIJVING aan dat ambt te richten. Daarin zal vermeld worden welke stukken er voorgelegd moeten worden. De aanvragen tot inschrijving zullen dan alleen weerhouden worden als het dossier volledig is. Te laat ingediende aanvragen worden tot de volgende periode uitgesteld.

KWEEK

Tarbot uitzetten in zee

In juni zetten onderzoekers van het ministerie van landbouw 3.000 stuks gemerkte tarbot uit in de Noordzee. Ze willen zodoende nagaan of deze kweekvis er zal gedijen

zodat ze later door de vissers weer gevangen kan worden. Indien dit het geval zou zijn dan kan dat zowat het visserij-ei van Columbus worden, want de quota zouden op deze manier nimmer meer voor de welbekende kommer en kwel zorgen.

De wetenschappers moeten echter eerst nog uitzoeken hoe groot de overlevingskans van de uitgezette vissen is en hoe groot de kans dat het door de Belgen betaalde en uitgezette broed niet door bijvoorbeeld de Hollanders wordt bevestigd.

De gemerkte dieren zullen in juni uitgezet worden in een afgebakend gebied op de westelijke zijde van de Stroombank. Daar wordt een klein stuk zee beboeid waarin beroeps- en sportvissers op vrijwillige basis niet zullen vissen. De tijdsduur van deze beschermde zone hangt af van de ontwikkeling van de tarbot. De vissers zullen ook informatie krijgen om te weten wat ze moeten doen wanneer ze later zo'n gemerkte tarbot vangen.

Het uitzetten van tong is er vandaag dus nog niet bij. Voor deze vissoort stelt zich immers nog een ander probleem. Voor het kweken van deze vissoort is er nog een levensfase, net na het larvestadium, waarin de dieren niet overleven met kunstmatige voeding. Het is een probleem waar de wetenschap zich al jaren op stukbijt en waar de aquacultuur voorlopig geen raad mee weet.

NIJEUWPOORT

Visserijtoerisme

De stad Nieuwpoort heeft via het Visserij Informatiecentrum een subsidieaanvraag ingediend om de plaatselijke vismijn aan te passen: 'deze beter in te passen in de toeristische en educatieve werking rondom de visserij en de vissershavens.' Het is daarbij onder meer de bedoeling de zone van de havengeul

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

(waar de vismijn ligt) beter te laten aansluiten op het handelscentrum van de Visserskaai. Ook een aantal infrastructuurwerken in het vismijngebouw zelf staan op het subsidielijstje, waarbij een en ander dient om toeristen en andere leergerigen wegwijs te maken in dit centrum van Nieuwpoortse visserij.

REDERSCENTRALE

Schattenjacht

De Rederscentrale (RC) deelt via het *Infomagazine van het Vlaams Informatiecentrum* mee dat ze een Europees subsidieproject ingediend heeft dat om onduidelijke redenen een Engelse titel meekreeg: *Seaquest Heritage Center*. (*)

De RC haalde haar inspiratie uit de Europese subsidiebepalingen die stellen dat 'de natuurlijk aanwezige visserij momenteel te weinig als toeristische troef wordt uitgespeeld om nieuwe, typische en zelfs unieke toeristische activiteiten en concepten uit te werken.' Vandaar dat de RC ter zake een project indient waarbij 'vissersvaartuigen als toeristische troef worden uitgespeeld.'

De argumentatie van de projectdieners zegt heel terecht: 'De visserij brengt van tijd tot tijd getuigen mee uit dit stil verleden, zoals kruikjes, baardmannetjes, schalen, ankers, kanonnen... Helaas worden deze voorwerpen niet altijd naar waarde geschat en slechts in zeldzame gevallen komen de bewuste artefacten in nog goede staat aan de wal. Door het ontbreken van een sluitende reglementering terzake (wrakkenwet) staan inmiddels ontdekte historische sites en artefacten bloot aan plundering en vernieling door onprofessionele behandeling.' En er ligt wat voor de kust. De tekst spreekt over honderden oude wrakken en wrakresten. 'Het betreft ontelbare historische en archeologisch

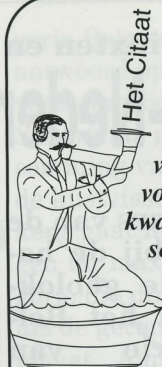
belangrijke wrakken, gaande van oude koopvaardij schepen uit de 15de tot de 19de eeuw, beroemde V.O.C.-schepen van de Kamer van Zeeland, Middelburg of de Oostendse Compagnie, restanten van de beruchte Spaanse Armada alsook tientallen oude vissersschuiten. (...) Zo liggen ondermeer onder onze kust nog 9 wrakken van de V.O.C. (Verenigde Oost-Indische Compagnie) en 3 van de Armada onder het zand verborgen.'

De Rederscentrale legt in de tekst ook de manier uit waarop zij al dat moois te lijf wil gaan. Er 'zal een klein kustvissersvaartuig worden gecharterd waarop men gespecialiseerde apparaten plaatst. Dit omhelst ondermeer precisie-navigatie-apparatuur (D/GPS), Side Scan Sonar, plotter, magnetometer, enz... Dit vaartuig zal eveneens toegankelijk gemaakt worden voor belangstellenden.

Om het "Seaquest Heritage Center" te voorzien van tentoonstellingsmateriaal zet men een duikteam in. Hiervoor dient een klein polyester vaartuig te worden gecharterd. Dit duikteam heeft uiteraard materiaal nodig om de geviseerde voorwaarden op te halen. Een projectleider zorgt voor de coördinatie van het ganse gebeuren.'

De vondsten zouden desgevallend in het domein 'Prins Karel' te Ravensijde een plaats krijgen. Vermelden we hier ten slotte nog dat zowel RC-voorzitter Schiltz als zijn stafmedewerker Vanalderweireldt over de nodige know how beschikken om deze boeiende onderneming gestalte te geven.

(*) Na het Zeebrugse 'Seafront' en het Blankenbergse 'National sea life centre' zou de Vlaamse kust er dus een 'Seaquest heritage center' bijkrijgen. Is dit alles de trieste uitkomst van vele tientallen jaren Vlaamse taalstrijd?



De bestaande opvangregeling is immers niet productief. Een betere oplossing ware het besteden van dit geld aan het voeren van een degelijke kwaliteitspolitiek. De vissers moeten worden gestimuleerd om de vis beter te behandelen, om te leren werken met viskisten en om kortere reizen af te

leggen.

Marie-Jeanne Becaus van de ZV, volgens Wegwijs in de Visserij.

'In oktober 1997 werd [in Oostende door de viskeurders van het Instituut voor Veterinaire Keuring, N.v.d.R.] per uur zowat 7.426 kg vis gecontroleerd. In Zeebrugge was dat 4.252 kg. Dat betekent toch dat er iets schort aan de productiviteit in Zeebrugge, hoewel de omstandigheden er beter zijn dan in Oostende.'

Minister van Volksgezondheid Colla in de Kamer van Volksvertegenwoordigers (9 december 1997).

'De keurders werden op mijn kabinet ontvangen en konden er hun grieven en hun zorgen kwijt. Dat is nog geen vervanging van de officiële procedure. Ook het gezeur hierover geraak ik stilaan beu. (...) Mijn opmerkingen over Oostende zijn voor niemand prettig, maar ik handhaaf ze.'

Dezelfde minister (10 maart 1998).

'Tijdens die bijeenkomst van de raad werd vooral gediscussieerd — twee uur lang — over het feit dat ik met dit alles naar de pers was gestapt. Over de grond van de zaak is bijna niet gesproken. (...) In België is men altijd zo bang om met iets naar buiten te komen.'

Werner Daem, van de Brusselse vervoermaatschappij MIVB in DM (2 mei 1998)

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

Minister Karel Pinxten en de kustvissers

Belgische-Nederlandse overlegcommissie opgericht

NA DE VOORBIJE ACTIES van de kustvissers, waarbij de haven van Oostende geblokkeerd werd, nam het Belgische ministerie van Landbouw contact op met zijn Nederlandse evenknie. De eisen van de kustvissers werden er tegen het licht van de Beneluxakkoorden gehouden.

Dat overleg werd op 18 mei afgerond. Besloten werd een *Belgisch-Nederlandse overlegcommissie voor visserijzaken* te installeren. Pinxten: *'Deze commissie zal de problematiek verder onderzoeken, opvolgen en evalueren. Dit overleg moet dan leiden tot structurele maatregelen voor de kustvisserij op lange termijn.'* In kustvissersmiddens heet het dat deze commissie een zoethoudertje is.

TEGELIJK WERD EEN voorlopige maatregel genomen die door de actievoerende Vlaamse Vissersbond (VVB) evenwel meteen afgeschoten werd. Nochtans wordt de tongvisserij hierdoor tot 31 maart 1999 in de 3-mijlszone voorbehouden aan vissersvaartuigen kleiner of gelijk aan 70 bruto-tonnenmaat (dit zijn de kustvissers). Voor de garnaalen en de kabeljauwvisserij blijft de situatie zoals ze nu is en mogen dus ook grotere vaartuigen (de zogenaamde eurokotters) in de kustwateren vissen. Minister Pinxten vindt dat een evenwichtige oplossing: *'Deze maatregel komt tegemoet aan de onmiddellijke problemen van de kustvissers, maar houdt tegelijk ook rekening met de Eurokotters.'* Christa Vandromme, de secretaris van de VVB, is een heel andere mening toegedaan. *'Belachelijk,'* zo vat ze de maatregel samen. *'Deze afspraak verandert NIETS aan de bescherming van de visgronden binnen de 3-mijlszone. De periode waarin de tong naar de*

kust komt binnen deze driemijlszone situeert zich tussen het einde van maart en de helft van de maand mei. Ik wijs de minister erop dat zijn K.B. ná deze periode verschijnt en dat het besluit weer vervalt op het ogenblik dat het tongseizoen in de driemijlszone volgend jaar weer begint. En dát zou tegemoet komen aan de onmiddellijke problemen van de kustvissers?! In de concrete realiteit blijft alles gewoon bij het oude. Vaartuigen van meer dan 70 GT mogen nog steeds binnen de 3-mijl komen vissen. En het laat zich raden wat er na 31 maart 1999 zal gebeuren: dan zullen de vaartuigen van meer dan 70 GT ook weer op tong mogen vissen in de kustwateren. Met andere woorden: geen van onze eisen werd ingewilligd. Wij willen de vaartuigen van meer dan 70 GT weg uit de driemijlszone en dat voor om het even welk soort visserij. De zogenaamde tijdelijke maatregel is een stuk papier dat met het echte leven niets te maken heeft!'

Europa, Benelux, België, Vlaanderen

Dat het Belgisch-Nederlands overleg op een sisser zou aflopen, was door de kustvissers voorspeld. Vorige maand had VVB-penningmeester *Liliane Spiegelare* in dit blad al gezegd dat ze had *'kunnen vernemen dat de Nederlandse visserijsector geen sympathie kan opbrengen voor onze problemen in de kustvisserij. Dit maakt alvast duidelijk dat het geen zin heeft om met hen over dit probleem te onderhandelen.'* Op de vraag hoe er dan wel een oplossing gevonden zou kunnen worden, antwoordt ze: *'Het is volgens mij de Belgische federale minister van Landbouw die dit probleem moet oplossen. Volgens mij kan hij dat wel degelijk doen door een Koninklijk Besluit op te stellen dat de driemijlszone beschermt.'*

Zo eenvoudig ligt het blijkbaar niet. Vooreerst is de houding van de Rederscentrale, tot nader order

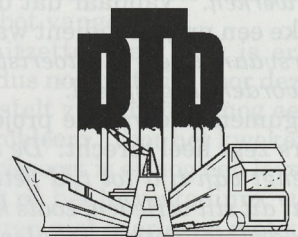
de enige erkende Belgische producentenorganisatie. In die hoedanigheid is zij de onderhandelaar. Zij wees er al eerder op dat bij een eventueel akkoord ten voordele van de kustvissers *'de belangen van de integrale vloot in vreemde wateren niet geofferd kunnen worden.'* Zo wijst ook mi-

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

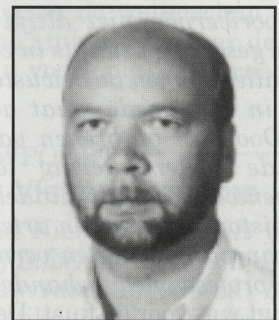
Maritiem

VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Secretaris



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27

Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

nieuw!

nister *Pinxten* er in zijn persmededeling op dat er naast de kustvisserij ook nog een ongeveer even grote Vlaamse eurokottersvloot bestaat. Die laatste categorie zou benadeeld worden wanneer zij uit de kustwateren geweerd wordt. Alle Belgisch-Nederlands akkoorden zijn uit de aard van de zaak immers wederzijds en hebben bijgevolg ook voor de eurokotters van beide landen dezelfde gevolgen. Ook een eenzijdige beslissing van de Belgische regering zou trouwens identieke gevolgen voor de Belgen hebben als voor de ingezetenen van andere Benelux- en zelfs andere EU-lidstaten. Het is vandaag in principe niet meer mogelijk maatregelen op te leggen die voor de onderdanen van één land gelden en niet voor deze van andere lidstaten.

Volgens *Liliane Spegelaere* van de VVB is dat alleen maar een theoretisch probleem. *'Er zijn omzeggens geen Belgische vissers die belangrijke belangen hebben in de Nederlandse kustwateren. Occasioneel zal daar wel eens een Belgische eurokotter een sleepje doen, maar dat betekent echt niets. De zogenaamde Belgische eurokotters die de minister daar aan het werk meent te zien zijn gewoon Nederlandse eurokotters die onder Belgische vlag varen. Waarom zegt men dat niet? Men moet echt niet doen als zouden de belangen van zogezegd veertig Belgische eurokotters op het spel staan, tenzij men de burgers blauwe bloempjes wijs wil maken. Weet je trouwens hoeveel echt Belgische eurokotters er regelmatig in de Vlaamse kustwateren vissen? Ze zijn op één hand te tellen en dat zijn eigenlijk ook maar kustvissersvaartuigen die een beetje te groot uitgevallen zijn. Wat ons betreft vormen die enkele vaartuigen geen enkel probleem: het zijn zij niet die de kustwateren voor onze neus leegvissen.'*

Geen aparte categorie

Het ziet er echter naar uit dat de Belgische kustvissers wat dat betreft ook in de toekomst op geen apart statuut moeten rekenen. Nochtans zijn er tal van andere EU-landen die wel degelijk maatregelen nemen om de plaatselijke,

ambachtelijke kustvisserij, als afzonderlijk vlootsegment, te beschermen. Of België dat in het kader van het Beneluxverdrag eenzijdig zou kunnen doen is momenteel onduidelijk en voer voor juristen. Daarbij komt dat de Europese Unie kustvaartuigen van het type boomkorvaartuig evenmin als mogelijks 'te beschermen kustvisserij' beschouwt, integendeel. België hoeft bijgevolg niet op Europese steun te rekenen wanneer ze voor dergelijke politiek zou opteren, bijvoorbeeld om de Vlaamse kust zodoende tegen overbevissing te vrijwaren. Minister *Pinxten* van zijn kant zegt trouwens zelf geen werk te willen maken van een aparte cate-

Rederscentrale wil toch groepsbeheer van quota

Uit het antwoord op een vraag van volksvertegenwoordiger *Lozie* blijkt dat minister *Pinxten* vanwege de Rederscentrale een verzoek tot grondige herziening van het Belgische quotabeleid ingediend heeft. Het verzoek voorziet in een systeem van *individueel overdraagbare quota* voor alle quotabestanden en dat in het kader van een *groepsbeheer*.

Herinneren we eraan dat het bestuur van de Rederscentrale vroeger nog door haar leden teruggefloten werd nadat ze een gelijkaardig plan ontvouwd had.

Plaats voor vier schelpenvissers

Zoals we eerder al meldde (HVB IV 1998 p. 23) adviseert het *Departement zeevisserij* van het CLO-Gent om voorlopig aan vier vaartuigen toelating te geven om voor de Belgische kust op schelpen te vissen. Volgens de onderzoekers van het Rijksstation voor zeevisserij is dat 'bio-

logisch haalbaar'. De vissers halen dan jaarlijks 20.000 ton schelpen weg. De interessante studie is nu verkrijgbaar als publicatie nr. 247. Ze heet *'Onderzoek naar de mogelijkheden van strand-schelpenvisserij voor de Belgische kust.'*

Pinxten tegen quotahopping

Federaal minister van landbouw *Pinxten* wil het voor buitenlanders moeilijker maken om Belgische visservaartuigen op te kopen. Hij doet dit door een Koninklijk Besluit voor te bereiden waarbij Belgische vaartuigen meer dan nu het geval is verplicht worden in Belgische havens aan te landen. Buitenlanders die Belgische rederijen opkopen zouden in de toekomst dus nauwere banden met België moeten onderhouden. De EU heeft daarvoor het licht op groen gezet. Het KB wordt momenteel opgesteld en zal daarna aan de Raad van State voor dringend advies voorgelegd worden.

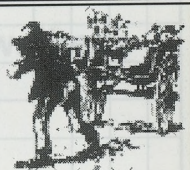
N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66



BOEKBESPREKINGEN**Lichtschepen**

Zojuist verscheen bij uitgeverij De Alk het boek *'Nederlandse lichtschepen'* van auteur Wibo Burgers. Lichtschepen hebben gedurende 100 jaar een bijdrage geleverd aan de veiligheid van de scheepvaart. Het waren onmisbare markeringen op de drukbevaren Noordzee. Eerst continu bemand, later op afstand bestuurd en sinds kort helemaal verdwenen. Zoals het ook met onze Vlaamse lichtschepen gebeurd is, kregen ook de laatste twee Nederlandse lichtschepen een nieuwe functie. Ze werden in bruikleen overgedragen aan de gemeentes Den Helder en Hellevoetsluis. Beide zullen er een cultuur-historische functie krijgen en door het publiek bezocht kunnen worden. Het boek geeft een volledig inzicht in de historie van de lichtschepen. Verder zijn er verhalen opgenomen van bemanningsleden die hun leven aan boord van deze schepen doorbrachten, een impressie van 'de goeie oude tijd'. Door de afwisseling die op die manier ontstaat is het boek niet alleen historisch interessant, maar ook prettig om lezen.

Het boekje (ISBN 90 6013 083 9), 17 x 24 cm, kost in Nederland 24,90 gulden. In Vlaanderen worden De Alk boeken verdeeld door uitgeverij Agora uit Aalst (053 / 78 87 00).

De techniek staat voor niets

Het is ook deze uitgeverij De Alk die *'Vaart, een eeuw scheepvaarttechniek in Nederland'* produceerde. Het boek verscheen ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de *Nederlandse Vereniging van Technici op Scheepvaartgebied (NVTS)*. In het jaar van de oprichting van deze vereniging (1898) bestaan de zeilvaart en de mechanische voortstuwing naast elkaar, maar een tijd van grote veranderingen kondigt zich aan. Van stoom naar diesel, schaalvergroting, havenuitbreiding, de komst van de container...

Het boek laat mensen vertellen, tekeningen en foto's spreken. De ontwikkelingen worden in een maatschappelijke context geplaatst. Het toont leven en werken, de gevolgen van de voortgang van de techniek bij het bouwen van en het varen met schepen.

Het boek *'Vaart, een eeuw scheepvaarttechniek in Nederland'* (ISBN 90 6013 005 7) van 196 pagina's kost in Nederland 69,90 gulden. Voor België, meer info bij Agora (053 / 78 87 00).

Boekbesprekingen Frank Neyts

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



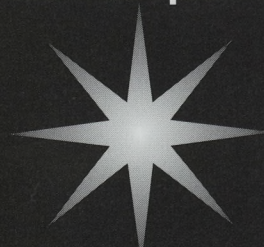
Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

65

en NIET met pensioen!



HET VISSERBLAD
WEET VAN GEEN OPHOUDEN

1998 wordt een jaar vol herinneringen

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

GEVOLG-GEVEND AAN de bede van Onze Vláámse Minister-President (wiens naam me nu toch wel weer ontsnapt zeker), alsmede aan de intense hartewens van Reder-President Schiltz B., vullen we deze bladzijde heden geheel en al met Goed Nieuws. Want uw Laatste Vuurtorenwachter wil wel degelijk medewerken aan 1 positieve beeldvorming over Onze Visserij, Onze Bodem, Onze Natie, Ons Volk en Onze Leiders. Houzee!

1 blik op de beurs leert me immers dat het vandaag bijzonder goed gaat met de economie, 1 blik in mijn eigen beurs leert me dat het daar niet veel slechter meer kan gaan, 1 blik uit het raam leert me dat het goed gaat met het weder, 1 blik in het ontluisterende weekblad BLIK (sinds enige tijd mijn lijfkrant) leert me dat er toekomst zit in het schrijversvak, 1 blik op de kaaien leert me dat daar plaats voor nieuwe schepen is, en 1 blik in de verte leert me dat ik binnenkort 1 bril zal kopen. Neen, wat mij betreft: ik blaak van geloof, verwachting, hoop, blijheid, vrolijkheid, genoeg, vreugde, ambiance, (koopverwachtingen voor wat betreft brilleglazen) en ver-trouwen.

Effenaf goed gaat het ook met de tewerkstelling. Zo vernamen we uit goed ingelichte bron dat in de KMO gelegen naast de luciferfabriek Union Match niet minder dan vijf nieuwe Smetbanen ontstaan zijn. Mede dank zij deze ondernemende kleine zelfstandige en de nieuwe razzia's die deze zelfde Heer Miet Smet op het werklozenheir befehlt uit te voeren zal het aantal stempelaars in Vlaanderen weer (wéér!) drastisch afnemen.

Maar we moeten wel met de voeten op de grond blijven staan en vooral niet toegeven aan onverantwoorde eisen. Neen, de loonlast moet verder naar omlaag, alsmede de pensioenlast, en vooral de sociale zekerheidslast, want de handicap die Vlánderen heeft tegenover de Indiase deelstaat Krotenco is nog iets te groot, zij het niet veel meer. Daarom doe ik hier tegelijk het positieve voorstel om ook een soort Arbeidsmännerbataljons te organiseren. Naast de parkwachters, de parkingwachters, de straatwachters, de stationwachters (en de al langer bestaande koewachters, vuurtoren-



wachters en boswachters) kunnen ook zij de loonlast verder kelderen tot Russische (en dus voor onze concurrentiepositie aanvaardbare) priorities.

Wellicht is het hier ook de plaats om verschoning te vragen voor het onverantwoorde gedrag van onze hoofdzwelaar. In het editoriaal van het vorige HVB omschreef hij de Heer bioloog Declerck R., de sympathieke medewerker van de Rederscentrale, als zijnde een vakidoot. Deze (door mij persoonlijk fel gewaardeerde) wetenschapper had de kustvissers ervan beticht uit hun bek te lullen wanneer het over de uitputting van hun visgronden ging. Ik zeg U: Rudy heeft gelijk! Er zit hier vis à volonté en de quotaregeling maakt trouwens dat er altijd maar meer bijkomt. En dan heb ik het nog niet over de kweekvis die Rudy zelf te water zal laten! Vakidoot? Zijn de brede maatschappelijke stellingnamen van de Heer dr. Declerck R. niet elk van ons bekend? Hij is 1 intellectueel, zeg ik U, zoals ik er nog maar weinig gezien heb!

Dat er op de kust vis genoeg zit, zegt trouwens ook onze nog sympathiekere HVB-directeur en Rederscentralemedewerker, de Heer ingenieur Versluys W. Hij deelde ons dat zelfs persoonlijk mede toen hij ons de mare bracht dat Declerck R. bijzonder bedroefd was, om niet te zeggen gequetst-van-binnen, door de hatelijke woorden van onze editorialist. Want gij moet weten dat de Heer kustvisser Versluys W. sinds jaar en dag de verbindingsman is tussen de elite enerzijds en de proleten van HVB anderzijds. Haast maandelijks zijn er Reders, Functionarissen, Burgemeesters, Stafmedewerkers, nog andere Reders, Bureaukranten, Crisismaneegers, Rederinnen, Aandeelhouders, Directeurs, Afgevaardigden Beheerders, weer andere Reders en ten slotte ook Voorzitters die via de tussenkomst van Huns Gelijke laten weten bijzonder gequetst te zijn door het

onverantwoorde woordgebruik in dit blad. Of het onverantwoorde fotogebruik, of het onverantwoorde boekbesprekinggebruik, of het onverantwoorde kommagebruik. Ja, de (zij het onrechtstreekse via de top) inspraak van deze Voormannen kent geen grenzen. En hun tranenvloed blijktbaar evenmin. Dat dit het gedrag van onze hoofdschrijvelaar niet wijzigt (ik zoude zeggen, integendeel!) komt alvast niet doordat die 'suggesties' niet overgemaakt worden. Dat mag ook wel eens gezegd worden! Het is niet omdat zijn naam hier niet voortdurend valt dat de Heer zeevisser Versluys niet heel de tijd over en weer zoude rijden om Hunne op- en aanmerkingen alhier kenbaar te maken! Het is voor hem ten slotte ook niet gemakkelijk hoor! Hij is zelf ook niet altijd akkoord met hetgeen in HVB staat hoor!

Nog goed nieuws? Ik heb er nog bij overvloed. Binnen afzienbare tijd wordt immers de Euro ingevoerd. Dat is 1 grote schrede voorwaarts, al was het maar omdat we dan twee soorten geld kunnen dokken. Bijvoorbeeld: stel dat de omrekeningskoers tussen de Belgische frank en de Euro als volgt is: 1 Euro = 40,7318 BEF. Dan kost een proletarische bril van 3.999 BEF simpelweg 3.999/40,7318 Euro = 98,1788 Euro of afgerond nauwelijks 98 Euro en 18 cent. Da's toch positief?! Zo is het volgens mij ook 1 goede zaak dat alle computers in 2000 tilt dreigen te slaan. Dát zal de tewerkstelling aanzwengelen door het aanstellen van een hoop *geldomrekenwachters* die de consumenten ter zijde staan bij het omzetten van Belgische frankkens in keiharde Euro's. (Terloops, en in 1 alomvattende poging bijzonder positief te zijn, wijs ik de lezers er nog op dat er momenteel géén varkenspest in Vlánderen heerst en dat alhier in totaal nog maar 1 viertal gekke koeien gevonden is, hetgeen van de mensen niet kan gezegd worden.)

Ik dank u voor het welwillend lezen van al dit Goed Nieuws en vraag U Uwe klachten zoals gewoonlijk over te maken aan onze felvermagerde directeur, de Heer Versluys W., die ons getrouw op de hoogte zal brengen van uw droefheid, quetsuren, tranen en andere patronale bemoeienissen.

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.

TE WATER!



DRAYKAR

B-518

4M
38
36
34
32
3M

DE GRAEVE
SOREP SWERK

B.518 Drakkar van wal



De bemanning van de B.518: schipper Yves De Mey, motorist Bernard Dierckens, hulpmotorist Piet Ryheul en de matrozen Lorenzo Meyers, Eddy Vandebussche, Franky Moens en Luc Lambert. (foto gw)

N.V. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren
en verhuur viskisten

Vismijn 2 - 8400 Oostende -

Tel: 059/32 34 91 - Fax 059/33 05 50

Gedelegeerd bestuurder:

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

GSM 075 / 44 67 88 — GSM 075 / 55 22 58

Ploegbazen-sorteerders:

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

Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan

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, aan de
sassen van de vissershaven. Tel.: 059/ 32 12 86

DE TEWATERLATING VAN de nieuwe boomkortrawler B.518 Drakkar verliep vlot en klokvast. Stipt om 14 uur kwam het gebeuren op gang. Luttele minuten na het uiteenspatten van de champagnefles gleed de 38 meter lange romp feilloos in het water. Dat gebeurde onder het applaus van enkele honderden toeschouwers.

Als maritiem sluitstuk van de plaatselijke Havenfeesten mocht de tewaterlating van het Blankenbergse vissersvaartuig er zijn. De gebroeders *André* en *Eddy Crevits*, hebben dan ook Blankenbergse roots, zoals we vorige maand al in dit blad schreven. Die broers stonden uiteraard in het middelpunt van de belangstelling en, zoals gebruikelijk bij zo'n plechtigheid, werd de familie overladen met felicitaties. *Claudia*, de jongste dochter van André, mocht als meter van het nieuwe schip de champagne tegen de boeg knallen. Ze deed dat overtuigend en met één goedgemikte worp. De Blankenbergse burgemeester *Luc Monset*, die het peterschap van het schip aanvaardde en in het buitenland vertoefde liet zich verontschuldigen.

Dat belette de *Bremer Straatmuzikanten* niet er lustig op los te spelen. Ook de *Vlaamse Leeuw* stond daarbij op het repertoire. Het is overigens ook niet toevallig dat de doopplechtigheid van de *Drakkar* op de dag van het Feest van de Vlaamse Gemeenschap, 11 juli, plaatsgrijpt.

Nummer drie

De gebroeders Crevits zijn niet meer aan hun proefstuk toe. Het is het derde schip in tien jaar dat het familiebedrijf laat bouwen. Het was *Louis Crevits* die in 1956 de basis legde voor het bedrijf. Als handelaar in metalen en kettingen opende hij een bijhuis voor visserijbenodigheden in de Zeebrugse Tijdokstraat. Toen de handel goed draaide en aan uitbreiding toe was investeerde hij in een vestiging in Lissewege. Later kwam daar nog een filiaal in Oostende bij. Halfweg de jaren

zeventig liet hij de zaken aan zijn zonen over.

De B.5 *Drakkar* was het eerste vaartuig van de rederij Crevits. Het werd in 1973 aangekocht in Dieppe. *Jozef Vandewalle* (nu reder van dat ander

Blankenbergse vissersvaartuig, de B.65 *Artevelde*) werd schipper en *Marc Vandewalle* was er de machinist van. Daarna volgde de Z.427, maar dan wel gedurende een korte periode (1978-1979).

In 1983 kochten de Crevits de Z.186 *Shannon* van *Leon Gheselle*.

De ondertussen dertig jaar oud geworden B.5 werd vervangen door de Z.243 *Shark*. Eind 1988 liep een nieuwe Z.243 *Drakkar* bij scheepsbouwer Degraeve van stapel. Vorig jaar werd dat vaartuig verkocht aan Rederij Atlas en het vaart nu als Z.243 *Medusa*. Reder Cattoor van deze *Medusa* is ook eigenaar van de Z.105 *Atlas*.

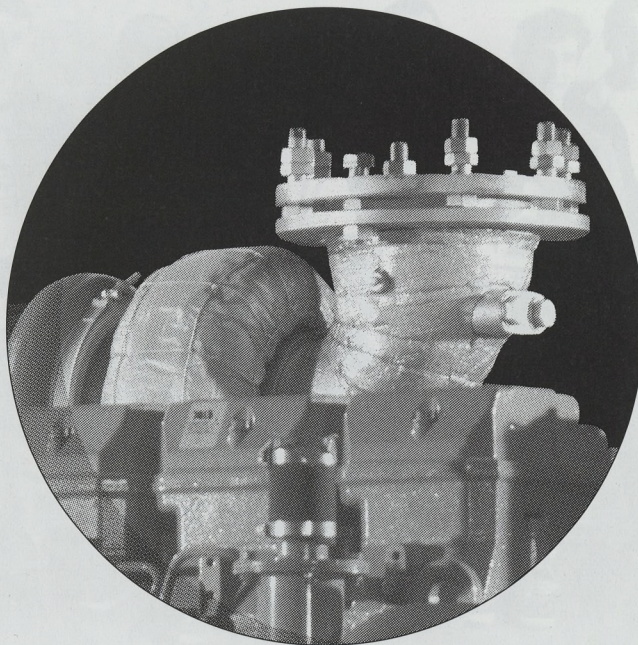
Voor de vernieuwbouw van de Z.186 sloten de Crevits een bouwcontract af met de Oostendse werf *Industrielle des Pêcheries* (IdP). De nieuwe *Shannon* kwam in november 1991 in de vaart.

Volgende maand komt de nieuwste *Drakkar* in de vaart en kan scheepsbouwer Roger Degraeve de volgende opdracht aanvatten. Dat wordt opnieuw een grote bokker, vermoedelijk de Z.402. (gw)



André en Eddy Crevits met Claudia, de meter van de nieuwe B.518. (foto gw)

DE STUWENDE KRACHT



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

Voor de voortstuwing kiest Padmos doelbewust voor Mitsubishi dieselmotoren. Een kwaliteitsbegrip in de scheepvaart, dat staat voor zuinig, sterk en betrouwbaar. Motoren met een lange en bedrijfszekere levensduur en ingebouwde pluspunten als minimaal onderhoud en gemakkelijke toegankelijkheid voor snelle service.

Padmos levert Mitsubishi dieselmotoren in een omvangrijk programma hoofd- en hulpmotoren van 3,5 kW tot en met 3677 kW. Zowel nieuw als ook volledig gerevideerd. Met alle mogelijkheden elk type nauwkeurig volgens de gewenste specificaties en modificaties als maatwerk af te leveren. Padmos koppelt dat aan een directe onderdelenlevering - nieuw en gerevideerd - uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM:

Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.
Tel.: +31 187 49 1766. Fax: +31 187 49 1623. Magazijn-Fax: +31 187 49 1375.

BRUNISSE:

Havenkade 12, 4311 BA Bruinisse, Holland. Tel.: +31 111 48 1551. Fax: +31 111 48 1317.

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

OOSTENDE

De vis in de kunst

In het Bestuursgebouw van de Oostendse vismijn liep vorige maand een thematentoonstelling waarvoor dertig amateurkunstenaars werk instuurden. *De Vis in de Kunst* werd georganiseerd door de *Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium* in het kader van de *Week voor de Amateurkunsten*. Ruim achthonderd belangstellenden brachten een bezoek aan de expositie: schilderijen, assemblages, foto's, glasramen en sculpturen. De prijs van het publiek werd toegekend aan het traditionele schilderij *Visser met paander* van Albert Populier. De jury kende de eerste prijs toe aan het werk van Soetkin Eve-raert. Voor de omslag van dit HVB-nummer gebruiken wij een brandglasraam van Juanita Saelens uit Oostende.

TE LAND, TER ZEE EN IN DE LUCHT

EU verscherpt visserijcontrole

De Europese Commissie kondigt extra controlemaatregelen aan nadat hiaten in het huidige controlesysteem aan het licht kwamen. Dat is natuurlijk een andere manier om te verwoorden dat het systeem niet werkt en dat de fraude welig tiert. De EU wil nu de zwakke plekken in de vissericontrole wegwerken. De commissie bepleit daarom een versterking van haar bevoegdheden. De inspectieteams zouden beter moeten kunnen volgen wat er precies gebeurt met de op zee gevangen vis. Ook de vangsten van bedreigde vissoorten moeten beter in het oog gehouden worden. Verder wil de commissie een beter toezicht op het overhevelen van vangsten op zee. Over de praktische aard en van de maatregelen heeft de commissie nog geen gegevens verspreid. De verscherpte maatregelen zijn in de eerste geplaats gericht tegen de vijfhonderd grotere schepen van buiten de Gemeenschap die in Europese wateren bedrijvig zijn.

GROOT-BRITTANNIE

500 reuzenhaaien voor de Britse kust

Voor de kust van Zuidwest-Engeland is een opmerkelijke concentratie reuzenhaaien opgemerkt. De kolonie die zich ter hoogte van Cornwall liet opgemerken telt naar schatting 500 exemplaren. De aanwezigheid van reuzenhaaien in de Britse wateren is niet abnormaal, maar deze keer is het aantal toch verrassend groot.

Aktiviteitenkalender vr vissers

JUNI

- 3 Jaarlijkse hulde aan het graf van Paster Pype te Oostende
- 6 Opendeurdag in het Provinciaal Maritiem Instituut te Heist (14 - 18 uur)
- 5-8 Fisch '98 in Bremen
- 7 Snelheidwedstrijd voor motoren op de H. Baelskaai te Oostende.
- 13 Nationale dag van de Zeevisserij in Goedereede-Stellendam

OOSTENDE

gelauwerd visrecept

Op 29 juni grijpt in Oostende de finale plaats van de receptenwedstrijd *'Vis van het jaar'*. De finalisten zullen er hun beste koud meeneemgerecht, op basis van pladijs (schol), presenteren. De kostprijs van de ingrediënten mag maximaal 100 frank per persoon bedragen. De wedstrijd is een initiatief van de VLAM, die ook de promotie van de Vlaamse visproducten verzorgd.



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
- Redding boten

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

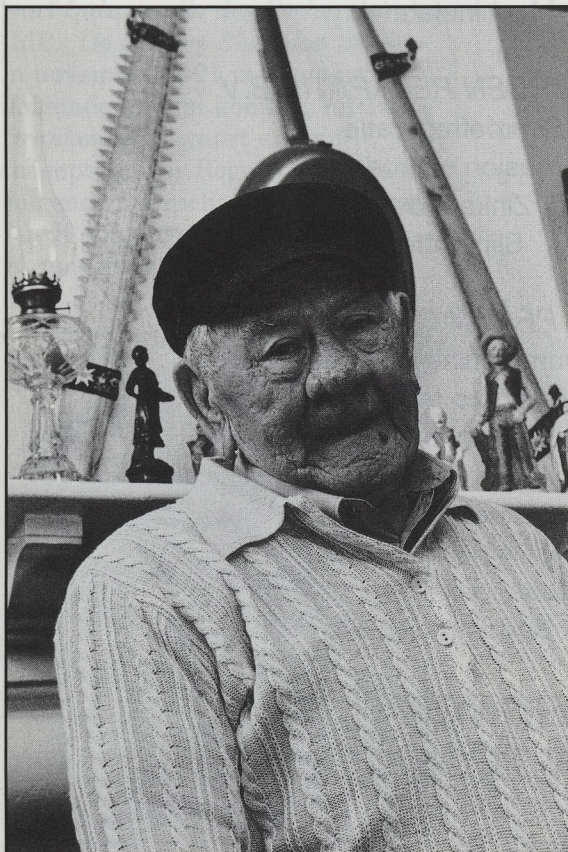
Charles Bassens:

'De visserij, dat was mijn leven!'

CHARLES IS TROTS op zijn vissersloopbaan. Dat ziet iedereen die in Zeebrugge de woonplaats van het gezin Bassens betreedt. In de woonkamer staan nogal wat zeevaartrelicten opgesteld. Nog voor het interview begint is ons oog gevallen op een kompas, een knopenbord, een stuurrad; er zijn schelpen te zien, koralen, opgeviste kruikjes, een mammoettand en er is het pronkstuk: de houten kroon die ooit de mast van een zeilschip gesierd heeft.

Charles Bassens praat ook graag over het vissersleven dat nu achter hem ligt. Zijn echtgenote, Elisabeth Desutter, staat hem daarbij ter zijde met data en persoonsnamen die zij in d'r wakkere geheugen opgeslagen heeft.

Charles Bassens (° Uitkerke 1921) werd nochtans niet in een vissersgezin geboren.



Het leven van Charles Bassens wordt vandaag gevuld met visserijsouvenirs en de herinnering aan vissers: Joseph Vantorre (Dwouwtje), Gerard Vantorre (Fox), Pol Dewaele (Braem), Walter Serie, Fernand Cocquet en vele vele anderen...

Vader werkte bij de spoorwegen en had zijn zoon ook wel graag zoever gekregen, want een vaste betrekking, dat betekende nogal wat in die tijd.

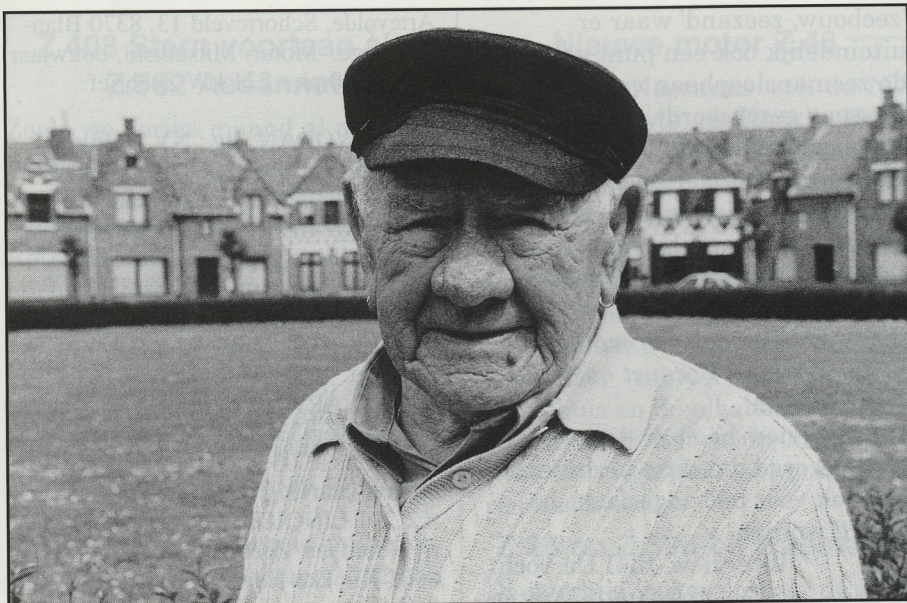
De schoolgaande jeugd van Charles Bassens verdeelt zich over Uitkerke (lagere school) en Blankenberge (St.-Pieters-college). In dat Blankenberge was er toen (zoals in nogal wat kustgemeenten) een vissersopleiding. Daar gebeurde dat in de lokalen het college waar Charles school liep. Elke donderdag en vrijdag werd er een half uurtje scheepvaartkunde gedoceerd door lesgever *Theo Muylaert*, op zaterdag kregen de jongens een uur handwerk van *Pieter* (Pier Kap) en *Nees De Bruyne* (die overigens familiebanden met de jonge Bassens hadden). Voor de jongens die reeds ter zeevisserij voeren waren er op zaterdag ook lessen handwerk, scheepvaartkunde en motorenleer.

We weten inmiddels dat Charles uiteindelijk niet voor een loopbaan bij de spoorwegen gekozen heeft. De *visserijlessen* werden door de jonge knaap als zijnde prettig ervaren. Hij vond zijn vriendjes onder de kandidaat-vissers en de zee riep de jonge man uit volle kracht; daartegen zijn geen treinen opgewassen.



**VOORUITDENKEN IS ERVOOR
ZORGEN DAT U NAAR
UW BANK KUNT GAAN
ZONDER U TE VERPLAATSEN.**

**MY'BANK ... INFO IN UW BBL-KANTOOR
WIJ GEVEN DE TOEKOMST ALLE KANSEN**



Bassens: 'En er waren spanningen tussen de vissers van Zeebrugge en Heist enerzijds en de Blankenbergenaars anderzijds. Die laatsten waren nogal eens bereid om onder de prijs te gaan werken en zo komt het ook dat de Blankenbergenaars in Zeebrugge niet erg vleiende bijnamen kregen.'

Charles wordt veertien en monstert aan. Zijn verdere schoolse opleiding zal nu telkens tussen twee zeereizen in gebeuren. Het eerste schip waarop hij vaart wordt de B 29 met de niet mis te verstane naam 'Ste-Marie-Joseph protégés-nous'. Meer sloep dan schip, een 18-meter lang vaartuig 'met een hennengat', gebouwd in 1924 en voortgestuwd door een Kromhoutmotor van 100 pk. Reder is de Duitser Karel Giese en aan boord vindt Charles het gezelschap van Guillaume Popelier (Kadet), Jeroom Cattoor en motorist Albert De Graeve. Charles: 'Het ging goed, daar aan boord. Ik voelde mij man en mijn ouders waren blijkbaar ook heel tevreden. Als ik dan als ook nog eens mijn brevet van scheepsjon-

gen haal en daarbij als aanmoedigingsprijs laarzen en oliegoed krijg, dan ben ik meer dan gelukkig. De visserij is het en de visserij zal het voor lange tijd blijven.'

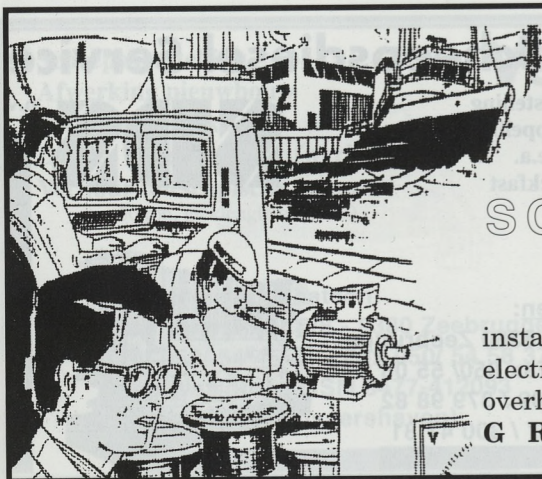
In 1936 is Charles zestien. Hij zakt af naar de Zeebrugse visserij. Hij gaat aan boord van de Z 67 'Quo Vadis', een schip dat in 1924 in Brugge gebouwd werd en op een Lavalmotor van 80 pk loopt. De rederij heet 'Aurora' en is in handen van de familie Valane. Aan boord vindt hij de Blankenbergenaars Berten Rijke en Pol Clement.

Het waren harde tijden: 'Het werk was zwaar, de inkomsten omgekeerd evenredig licht. En er waren spanningen tussen de vissers van Zeebrugge en Heist ener-

zijds en de Blankenbergenaars anderzijds. Die laatsten waren nogal eens bereid om onder de prijs te gaan werken en zo komt het ook dat de Blankenbergenaars in Zeebrugge niet erg vleiende bijnamen kregen. Ja, ik herinner me dat het een tijd van grote naijver was'. Nadat 'Aurora' zijn vaartuigen verkocht had, komt Charles enige tijd aan de bak door in het pakhuis van Cisse Utterwulghe (Katten) aan het vismateriaal te werken, maar hij wil vooral de zee weer op en doet dat dan ook al vlug weer. Hij monstert aan op de H 5 'Sunny Isle' van schipper Frans (Kopeire) en mede-eigenaar Louis Vlietinck. Daarna volgt de H 11 'Jan-Virginie', vaartuig dat in 1931 gebouwd werd door Prosper Vanhulle en later in handen kwam van Jan De Waele (Braem).

Oorlog...

In 1940 gaat Charles op de vlucht voor het oorlogsgeweld. Op de vissersvaartuigen is er meestal alleen maar plaats voor de grote vissersfamilies en dus gaat de jonge Charles op de vlucht met zijn fiets. Onderweg ziet hij de uitgeputte vluchtelingen en in Oostende houdt hij het al voor bekeken. Hij keert zijn fiets weer richting Blankenberge. Daar wordt hij door de bezetter gevorderd en moet er aan de slag gaan bij de bouw van bunkers. Met het liefdesleven blijkt het wel te vloten, want op 18 februari trouwt hij met Elisabeth Desutter. Uiteraard belet dat de Duitsers niet om Charles op transport naar Duitsland te zetten, waar hij ingeschakeld wordt bij het puinruimen. Terug naar Vlaanderen



n.v. quintiens

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en electronische schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren
G R O O T H A N D E L

Kielbankstraat 6
8380 Zeebrugge
'DAY AND NIGHT SERVICE'
Tel. (050) 54 41 72

komt hij pas als de geallieerden de in 1945 streek rond Dachau bevrijden.

... en vrede

Al vlug komt Charles Bassens weer in de visserij terecht. Eerst gebeurt dat bij *Albert Moens* en *Herman Vercruysse* aan boord van de Z 69, een omgebouwd binnenschip, waarop het, zo had Charles het gevoel, bijzonder onveilig varen was. Hij stapt dus over op de Z 71 'Irma', een garnaalvanger waarop de bete brood behoorlijk verdiend werd. Daar ook aan boord: *René Claeys*, *Henri Wijnsberghe* en *Sylvain Desmet*. Een vissersleven loopt van schip naar schip en we vinden Charles aan boord van de Z 473 'Jan Bart III' (MAK 130 pk van reder *Victor Depaepe - Vantorre*. Daar vaart hij onder het bevel van schipper *Fernand Cocquet*; later op de Z 545 'Thalassa' van *Pros Everaert* en *Jozef Welvaert*; op de Z 495 'Hosanna' met schipper *Berten Ackaert*.

Op de 'Thalassa' krijgt Bassens een zwaar ongeval. Charles: *'Bij het binnenhalen van het net zijn er problemen. (Later bleek dat we een vliegtuigwrak "gevangen" hadden.) Het net is zwaar, al te zwaar. We kunnen het niet aan boord trekken en het glijdt terug in zee. Maar mijn voet zit in dat net verward en ik glij mee over boord. Fernand Cocket kan me nog juist op tijd grijpen en me aan boord sleuren. Gevolg van dat alles: een dubbele beenbreuk.'* Het schip vaart een Engelse haven binnen en Charles wordt er degelijk verzorgd. Van zodra het weer het toelaat brengt schipper *Fernand* zijn motorist veilig en wel terug naar huis. Waar voor Charles een lange rustperiode volgt, een bezinningsperiode die hem de ruimte laat om na te denken over zijn verder leven: de beenbreuk, de herinneringen aan mensen en schepen die op zee gebleven zijn... Het doet hem besluiten naar ander werk uit te kijken. Charles Bassens krijgt voorwaar genoeg van het vissersleven. Zo komt hij als hulpmotorist aan boord van het baggerschip 'Pacific' ('Eindelijk een grote machinekamer!'). Later schakelt hij nog over naar

'zeebouw, zeezand' waar er uiteindelijk ook een punt achter de zeemansloopbaan van Charles Bassens gezet wordt.

De pensioenleeftijd wordt nu gevuld met mijmeringen bij de visserijsouvenirs en met de levendig gebleven herinnering aan schippers zoals *Joseph Vantorre (Dwouwtje)*, *Gerard Vantorre (Fox)*, *Pol Dewaele (Braem)*, *Walter Serie*, *Fernand Cocquet* en vele vele anderen...

Dit interview heeft er dan weer voor gezorgd dat deze herinneringen ook voor het nageslacht bewaard worden.

Interview Juul De Vocht,
foto's Guido Walters

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Adresverandering: O.154 WILMAR, eig.: BVBA Rederij Wilmar, Zegelaan 6, 8450 Bredene.

Verandering eigenaar:

α Z.98 OP HOOP VAN ZEGEN, BVBA Rederij Seabird, Schorre 29, 8300 Knokke-Heist Zeebrief: 12.02.98.
α Z.47 DE MARIE LOUISE, eigenaar: BVBA Rederij De Marie Louise, Walstraat 10, 8301 Knokke-Heist Zeebrief: 01.04.98.

α Z.403 STERN: BVBA Vaya Con Dios, A. Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge Aangifte: 03.02.98.

α Z.580 POSEIDON, eig.: BVBA Vaya Con Dios, A. Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge. Aangifte: 03.02.98.

Verandering van thuishaven en eigenaar: α B.501 ASTERIAS wordt N.501 ASTERIAS, eig.: BVBA Zee-Adelt, Wilgenweg 2, 8620 Nieuwpoort Zeebrief: 26.03.98.

Verandering motor:

α B.65 ARTEVELDE, eig.: NV Rederij

Artevelde, Schorrevelde 13, 8370 Blanckenberge. Motor: Mitsubishi, bouwjaar 1997, 300 pk - 221 kW Zeebrief: 29.01.98

α Z.48 WODAN, eig.: NV Dolfijn, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Motor: ABC, bouwjaar 1998, 1.200 pk - 883 kw. Zeebrief: 11.02.98
α Z.87 NELE, eig.: BVBA Rederij Nele, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Motor: Mitsubishi, bouwjaar 1998, 300 pk - 221 kW Zeebrief: 10.03.98.

α N.75 SARVY, eig.: BVBA Cardijn, J. Filliaertweg 33, 8620 Nieuwpoort Aangifte: 13.03.98.

Nieuw vaartuig:

α Z.201 LINQUENDA, eig.: NV Rederij Noordpas, Zeedijk 122-125 A7, 8301 Knokke-Heist. Certificaat: 06.04.98.

α B.518 DRAKKAR, eig.: NV Drakkar, Zeebruggeaan 17, 8380 Lissewewerf: De Graeve, Zeebrugge. Tewaterlating: 25.05.98 (nog af te werken).

α Z.198 KEES KORF, eig.: NV Rederij Noordpas, Zeedijk 122-125 A7, 8301 Knokke-Heist
Werf: Van de Werff & Visser te Irnsum (NL). Aangifte: 02.03.98 (vaartuig in opbouw)

Geschrap:

α O.369 KONINGIN DER ENGELEN, eig.: Verleene Marnix, Duinhoevelaan 17, 8450 Bredene en Verleene Alain, Zeelaan 2B, 8400 Oostende. Gezonken op 21.02.98.

α Z.576 OSTARA, eig.: Vantorre Denise, Elisabethlaan 225, 8301 Knokke-Heist. Gezonken op 09.02.98.

α O.14 DE ZEEMEEUW, eig.: NV Rederij De Zeemeeuw, Karel Janssenslaan 41/9, 8400 Oostende. Uitgebrand op 07.02.98

SCHELDEVLOOT

Geschrap:

α R.21 TWEE GEBROEDERS, eig.: Landa Pieter, Laageind 44, 2940 Sta-broek
einde activiteit: 02.12.97

Scheepsdiesel Service

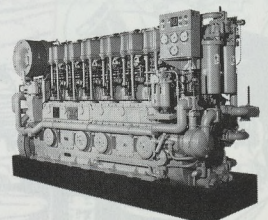
Alle dieselmotoren:

Leveren, plaatsen, revisie en herstelling
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,
waterpompen en compressoren e.a.
Opgieten van motoren met Chockfast
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk

Bureel - werkplaatsen:

Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 51 78 - Fax 050/ 55 03 67
bij afwezigheid Tel. 09 / 379 98 82
of semafoon Hugo 07 / 300 47 81

SDS n.v.



Z.403 Stern voortaan als Z.582 Assannat

Zoals we vorige maand al meldden heeft de rederij BVBA Versluys-Vantroye heeft de Z.403 Stern overgenomen van de Heistse reder Rotsaert. Het vaartuig uit 1961 dat op non-actief stond werd door de werkhuizen Joël Verheye aangepast en opnieuw vaarklaar gemaakt. Door enkele weloverwogen aanpassingen is het werken aan dek nu veiliger geworden. Mede-eigenaar Franky Vantroyen zal het schip voeren.

Volgens reder Versluys is het bedoeling om de oude, houten Z.582 een bestemming als toeristisch geëxploiteerd garnaalvaartuig te geven. Of daar uiteindelijk ook officieel toelating voor gegeven wordt is nog onzeker.

Motor voor O.333

Scheepsdiesel Service (SDS) uit Zeebrugge plaatst een nieuwe motor aan boord van de O.333 Marco. De veertien jaar oude Bolnes wordt vervangen door een ABC-motor van 1.200 pk. De *hermotorisering* ging gepaard met een revisie van de keerkoppeling en een aanpassing van de reductie. Omstreeks 20 juni komt de boomkortrawler van de Heistse Rederij Marco opnieuw in de vaart.

N.3 naar Ierland

De N.3 Patrick (450 pk, bouwjaar 1974) van de Nieuwpoortse reder Jean Verleene werd twee maanden geleden verkocht aan de Urker reder Jan Korf die het vaartuig op zijn beurt doorverkoopt in Ierland. Het schip bevindt zich momenteel in IJmuiden voor herstellings- en onderhoudswerkzaamheden.

Nieuwe motor Z.46

In de Z.46 Neptunus van de NV Olympus (Neyts) uit Knokke-Heist wordt de vijftien jaar oude ABC-motor vervangen door een nieuwe krachtbron uit dezelfde Gentse motorenfabriek. De hermotorisering wordt uitgevoerd bij Padmos in Stellendam en gaat gepaard met de plaatsing van een nieuwe schroefas, schroef met grotere straalbuis en de plaatsing van een boegschroef. Het schip krijgt ook twee nieuwe Mitsubishi-hulpmotoren aan boord.

Z.96 en Z.596 bij Maaskant

De voorbije weken kregen de Z.96 Jan van Gent en Z.596 een grote onderhoudsbeurt bij Maaskant in Stellendam. De Z.96 onderging tevens een reparatie aan de schroef, de boegschroef en de lier.

Z.474 wordt Z.4

De vorig jaar gezonken Eurokotter Z.474 Limanda is na de berging opnieuw bedrijfsklaar gemaakt in het Friese Irnsum. Het vaartuig is nu verkocht aan gewezen schipper Hessel de Bruyne uit Urk en een jurist uit IJsselmuiden. Het vaartuig zal opnieuw gebruikt worden als Z.4 Hassel Senior.

O.431 naar Indonesië

De oude O.431 Judith (1963), in de vloot reeds vervangen door de nieuwe Eurokotter Z.431 Roulette, is aangekocht door een in Indonesië wonende Nederlander en werd door hem volledig in orde gebracht. Het staat nu te koop in Scheveningen. Wordt geen koper gevonden dan zal de Nederlander het schip overbrengen naar Indonesië.

In Oostende overleed op 4 mei gewezen reder-visser en vislosser Omer Lambrecht (83), echtgenoot van Lea Vanhoucke. Hij werd geboren in De Panne op 12 juli 1914. Hij was in de jaren zeventig eigenaar van de O.66 Roi Leopold (Rederij Lambiek) en mede-eigenaar van de O.200 Jonge Jan.

De Bredense vislosser op rust Arthur Vanhille overleed te Oostende op 17 mei. De overleden echtgenoot van Maria Maes werd in dezelfde stad geboren op 17 mei 1998.

Ook vernamen wij het overlijden van vislosser op rust Roger Anthierens (° Oostende, 16 december 1927). De echtgenoot van Bartha Pauwels overleed op 19 april 1998 in het Oostendse H. Serruysziekenhuis.

In de Brugse St.-Janskliniek overleed op 23 mei 1998 Esther Deckmyn. Esther werd geboren op 20 februari 1913 in een vissersgezin te Oostende. Al haar broers voeren eveneens ter zeevisserij. Via haar dochter Annie, medewerkster aan HVB, bleef zij tot op het einde van haar leven met de vissersgemeenschap verbonden. De burgerlijke uitvaartplechtigheid greep plaats op donderdag 28 mei.

Op 13 mei overleed aan boord van de Z 70 'Marleen' Frans Vandierendonck (°Newlyn-Penzance 6 juli 1944). De St.-Antoniuserker in Heist was te klein om de vele vrienden te bergen die de overledene een laatste eer wilden bewijzen.

Frans Vandierendonck (54) is bezweken aan een hartaanval. Het vaartuig bevond zich voor de Britse kust die in een dikke mist gehuld was. De noodoproep van schipper Lagast voor medische hulp per helikopter kon hierdoor niet ingewilligd worden. De uitgestuurde reddingsboot van Harwich kwam te laat om de Heistse visser te reanimeren.

Frans is de zoon van André (Beste Mutse), gewezen reder en erevoorzitter van de oud-leerlingenbond 'Vissersvreugd'. Uit de tekst op zijn doodsprentje onthouden wij volgende zin: 'Lach om wat ons samen heeft doen lachen.'

α BEENBREUK - Aan boord van de Z.319 Avontuur liep schipper Albert van den Berg een breuk van het onderbeen op. Het ongeval gebeurde door het schuiven van het vistuig waardoor de Urker visser met zijn been tussen het vistuig en de stortbak geklemd geraakte. Het ongeval heeft drie maanden werkonbekwaamheid tot gevolg.

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

Verheye Joël
n.v.



Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
bij afwezigheid GSM 0477-412093
Werkkaai 9-11 (vissershaven)



Overzicht januari-april

Aanvoer en besomming eerste trimester lager dan vorig jaar

Dertig procent minder tongaanvoer en een prijsdaling voor schol leidden tot een lagere totale aanvoer (- 193 ton) en ook tot een kleiner besommingstotaal (- 35 miljoen frank) tijdens het eerste trimester. HVB vergeleek de situatie in de Belgische vismijnen gedurende de periode januari-april van dit jaar en zette de cijfers af tegenover deze van 1997.

De verminderde tongaanvoer (- 554 ton) werd voor een stuk opgevangen door verhoogde kabeljauwaanlandingen (+ 270 ton) en de verbetering van de aanvoer van schaal- en weekdieren (+ 167 ton).

De trimestriële besomming van schol en tong liep met 87 miljoen terug. Samen met de meeropbrengsten van enkele demersale soorten (o.a. kabeljauw, tongschar) en van de schaal- en weekdieren sloot de totale besomming slechts drie procent lager af.

Voor alle duidelijkheid herhalen we nog eens dat 95 procent (960

miljoen) van de besomming afkomstig is van de demersale vangsten, waarvan 56% van tong. De overige 5% (45 miljoen) is het resultaat van de pelagische visserij (goed voor een peulschil van 78.000 frank) en de aanvoer van schaal- en weekdieren. (gw)

Aanvoer januari-april 97-98:

Aanvoer schol: + 1 %
Aanvoer tong: - 30 %
Aanvoer kabeljauw: + 32 %
Aanvoer demers. vis: - 6 %
Aanvoer schaald.: . + 104 %
Aanvoer weekd.: . . + 49 %
Tot. aanvoer: - 3 %

Besomming januari-april 97-98:

Besomming schol: -10 %
Besomming tong: - 12 %
Besom. kabeljauw: . . + 44 %
Besom. demers. vis: . . - 6 %
Besom. schaald.: . . . + 91 %
Besom. weekd.: + 82 %
Tot. besomming: - 3 %

Aanvoergewicht (in ton)

	'95	'96	'97	'98
Schol	1.742	1.790	1.190	1.202
Tong	1.462	1.788	1.843	1.289
Kabeljauw	868	1.266	848	1.118
Andere	2.217	2.550	2.546	2.460
Tot. dem.	6.289	7.394	6.427	6.069
Pel. vis	11	3	5	4
Sch. & W.	466	380	287	454
Totaal	6.765	7.777	6.719	6.526

Besommingen (in miljoen frank)

	'95	'96	'97	'98
Schol	90	92	79	71
Tong	355	437	643	564
Kabeljauw	51	65	57	82
Andere	190	214	236	242
Tot. dem.	686	808	1.015	959
Pel. vis	0	0	0	0
Sch. & W.	44	30	24	46
Totaal	731	839	1.040	1.005

Gemiddelde prijzen

	'95	'96	'97	'98
Schol	52	52	66	59
Tong	243	244	349	437
Kabeljauw	58	52	67	73
Andere	86	84	93	98
Tot. dem	109	109	158	158
Pel. vis	12	27	13	22
Sch. & W.	94	79	84	101
Totaal	108	108	155	154

Voor zover we aan de gegevens geraken probeert HVB op vaste tijdstippen deze tabel te geven (eerste kwartaal, eerste trimester, halfjaarlijks, 3/4 jaar, volledig jaar). Het mag saai lijken, het is wel leerzaam, ook omdat er stilaan een kentering tot uiting komt. Het verminderen van de aanvoer mogen we inmiddels gewoon zijn, maar wat gebeurt daar met de besommingen?

Aanvoer en besomming per haven in eerste trimester 1998

Aanvoer

	'98	97-98
	ton	%
Zeebrugge	4.249	+ 0,3
Oostende	1.992	- 10,7
Nieuwpoort	285	+ 12,2
TOTAAL	6.526	-2,9

Besomming

	'98	'97-'98
	milj. fr.	%
Zeebrugge	685	+ 0,6
Oostende	278	- 12,6
Nieuwpoort	42	+2,1
TOTAAL	1.005	- 3,4

Overzicht aanvoer en besomming eerste trimester 1998

AANVOER	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	TOTAAL
(in ton)				
Kabeljauw	681	374	63	1.118
Schol	748	418	35	1.202
+/- %	- 2.3	+ 9.8	- 18.4	+ 1.0
Tong	875	349	65	1.289
% +/-	- 27.2	- 37.1	-24.7	- 30.0
Andere	1.604	748	109	2.460
TOT DEM.	3.908	1.889	272	6.069
Pelagische	3	0	0	4
Schaaldieren	73	20	0	94
Weekdieren	264	83	13	360
TOTAAL	4.249	1.992	285	6.526
'97	4.234	2.230	254	6.719
+/- % '97	+ 0.3 %	- 10.7 %	+ 12.2 %	- 2.9 %

BESOMMING	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	TOTAAL
(in milj. fr.)				
Kabeljauw	51	27	4	82
Schol	46	23	2	71
+/- % '97	- 9.5	- 7.6	- 23.5	- 9.4
Tong	385	151	28	564
+/- % '97	-8.9	- 20.8	- 7.4	- 12.3
Andere	169	66	7	242
TOT. DEM.	651	267	41	959
Pelagische	0	0	0	0
Schaaldieren	16	4	0	19
Weekdieren	18	7	1	26
TOTAAL	685	278	42	1.005
'97	689	318	41	1.048
+/- % '97	+ 0.6 %	- 12.6 %	+ 2.1 %	- 3.4 %

□ BRON: Dienst voor de Zeevisserij, Oostende

Garnaal goedkoop

Tijdens het eerste trimester is de garnaalaanvoer verdubbeld tegenover vorig jaar. Toch blijft de aanvoer gering, hetgeen dan weer te verklaren is door het geslonken aantal garnaalvisserij.

Ook de opbrengst ligt relatief laag. Dat mag blijken uit volgende vergelijking. De 33 ton aangevoerde garnaal bracht minder dan de helft op van de 34 ton uit het eerste trimester 1991.

Garnaalaanvoer januari-april:
Ton x 1.000 fr. gem. pr.

1998	33	5.529	168
1997	16	3.189	206
1996	40	8.871	225
1995	66	11.612	176
1994	77	17.607	228
1993	78	15.084	195
1992	137	17.133	125
1991	34	13.185	388
1990	72	15.337	214

NIUWPOORT

Verdienstelijke reders

In Nieuwpoort ging van vrijdag 29 mei tot 3 juni het traditionele week-end van de landbouw en de visserij door.

Op maandag 1 juni greep dan ook de jaarlijkse hulde aan alle op zee omgekomen vissers plaats. Na de bloemneerlegging was het de beurt aan de verdienstelijke reders om in de bloemetjes gezet te worden.

Globale laureaat werden de jonge dynamische reders *Eric en Patrick Casier*. Met de N 57 'Terry' van de gelijknamige rederij haalden zij de grootste besomming. Zij losten in 1997 al hun vangsten in de Nieuwpoortse vismijn, zo was het de schepen van visserij opgevalen. In de categorie 'garnaal' werd de N 64 'Blackjack' van reder *Maurice Lambrecht* en schipper-mede-eigenaar *Albert Deramoudt* de laureaat. De N 64 bracht 12.208 kg garnaal naar de Nieuwpoortse afslag. Voor de categorie met en motor tot 210 KW (285 PK) of kleiner dan 50 BRT gaat de prijs naar de N 86 'Surcouf', van de rederij van reder-schipper *Charles Beuckels*. In de categorie met een motor groter dan 210 KW (285 PK) of groter dan 50 BRT werd de N 58 Pascin van de gelijknamige rederij van reder-schipper *Roland Vanhoutte* en *Walter T'Jaeck*.

OOSTENDE

Zeewijding en botenparade worden gesplitst

De traditionele Oostendse zeewijding grijpt dit jaar plaats op vrijdag 3 juli om 22 uur. Het stadsbestuur wijst er uitdrukkelijk op dat vaartuigen tijdens de zeewijding uit kunnen varen om op hun manier aan deze zeewijding deel te nemen. De eigenlijke botenparade gaat dit jaar evenwel door op zondag 5 juli om 14,30 uur. Volgens de organisatoren gebeurt deze opsplitsing om de botenparade een nieuw elan te geven. Ook daarom is er dit jaar voor de deelnemers een tombola waarbij diverse geldprijzen tussen de 25.000 en de 5.000 frank gewonnen kunnen worden.

FAILLIET

✕ DE VISHAL NV, Omgangstraat 137, 2880 Mariekerke, zeevisgroothandel, haringinleggerij, gerookte en gestoomde visproducten, groothandel in mosselen (7 werknemers). Failliet verklaard op 22 april 1998.

✕ DISTRIFISH BVBA, Noordzeestraat 507, 8380 Brugge, handel in vis, opgericht op 1 januari 1997 door Peter Van Boven en Thierry Meesschaert. Failliet verklaard bij verstek op 14 mei 1998.

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

NV NORTH SEA BUNKERS

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

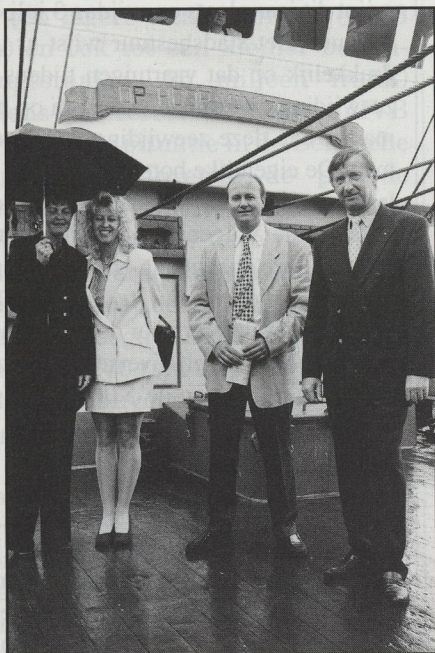
Peraltastraat 9 - 8000 Brugge

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

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



Z.98 Op Hoop van Zegen herdoopt in Zeebrugge



Reder en mevrouw Urbain Wintein in gezelschap van meter Christine De Bruyne, echtgenote van schipper Leon Compennolle, en peter verzekeringsmakelaar Yvo Maenhout. (foto gw)

Reder Urbain Wintein (41) is nu ook reder van de Z.98 *Op Hoop van Zegen*. Vier jaar geleden liet hij al de Z.121 *Deborah* bouwen.

Beide vaartuigen behoren tot de 34 die vorig weekeinde op tongvisserij naar de Golf van Biscaje trokken.

SCHIPPER URBAIN WINTEIN was al in 1983 bij de nieuwbouwers met de Z.121 *Barentssee* (900 pk) die hij samen met zijn vennoot in de Rederij Seabird, Armand Schram, liet bouwen bij Seghers in Oostende. Amper tien jaar later werd het schip vervangen door de Z.121 *Deborah* (810 pk). Dat nieuwe vaartuig gleed op 5 mei 1992 te water bij De Graeve in Zeebrugge. De *Barentssee* verhuisde naar Brixham.

Zes jaar later wist reder Wintein vervolgens een akkoord te bereiken met Stanley Vantorre over de verkoop van de Z.98 *Op Hoop van Zegen*.

Van jongen tot reder

Urbain Winteins wieg stond in Blankenberge (°20 november 1956), maar hij bracht zijn jeugd door in Zeebrugge. Alhoewel zijn vader gedurende een korte periode visser was, stamt hij niet uit

een traditionele vissersfamilie. Toch monsterde hij in 1971 als 15-jarige scheepsjongen aan op de Z.550 *Viking* van Raymond Savels en daarna op B.604 *Ibis* van Mary Boussemaere-Cattoor. Vervolgens werd hij lichtmatroos op de Z.19 *Sonja* van André Vantorre en matroos op de Z.484 *Fox*. Daarna ging Urbain met zijn brevet van motorist aan boord van de Z.189 *Shamrock* waarop hij opklom tot schipper. In 1980 kocht hij de Z.584 *Sea Bird* (400 pk) van André Utterwulghe en enkele jaren later waagde hij zich reeds aan een nieuwbouwschip. *Van scheepsjongen tot reder in minder dan tien jaar!*

Begin dit jaar raakte bekend dat Rederij Seabird de Z.98 verworven had. Het was de Scheepswerf Seghers in Oostende die in 1990 het casco vervaardigde, terwijl de afwerking uiteindelijk bij De Graeve in Zeebrugge gebeurde. Het vaartuig kwam in mei 1991 in de vaart.

Reder Wintein nam trouwens ook de bemanning van Stanley Vantorre mee. Het gezag aan boord is in handen van schipper Leon Compennolle, een visser die er reeds vijftal jaar ervaring heeft opzitten. (gw)



De bemanning van de herdoopte Z.98: schipper Leon Compennolle, motorist Patrick Deley en de matrozen Bart Van Hoeselande, Stefaan Villeyn, Christian Bil en Wim Van Dierendonck. (foto gw)

Eerste maatjes in Scheveningen, Gent, Oostende, Leuven en op vele andere plaatsen

TERWIJL HET EERSTE vaatje Hollandse Nieuwe nog maar in aanvoerhaven Scheveningen werd geveild (opbrengst: 83.000 gulden) werden her en der al volop, en telkens zeer feestelijk, maatjes geconsumeerd. Waarom al die haast?

Leuven beet in Vlanderen de spits af. En in Oostende was de persvoorstelling al bezig nog voor eerste vaatje officieel en voor het goede doel geveild was. Ook op andere plaatsen (Merksem, Aalst ...) werd met de primeur uitgekapt.

WIJ GINGEN EEN KLIKJE NEMEN in Gent waar de proeverij plaats vond op het oud-lichtschip Westhinder 1, het gewezen Oostendse drijvend restaurant uit het Mercatordok. Daar werd een van de eerste vaatjes door de Nederlandse ambassadeur Röell omstreeks 19 u. 15 overhandigd aan provinciegouverneur Balthazar. Dat gebeurde keurig na de veiling in Scheveningen die tussen 16 en 17 uur zijn beloop kreeg.

In Leuven waren de jonge haringen echter al rond het middaguur in omloop. Maar daar was het Nederlandse Visbureau niet bij betrokken. In Gent en Oostende was dat wel het geval. Dat ze er in Oostende vroeger bij waren dan in Gent zette kwaad bloed bij invoerder Parlevliet. Heeft natuurlijk te maken met de concurrentie tussen haringinvoerders en ook met de sponsorende drankleveranciers. Dat het eerste vaatje voor de Nederlandse koningin bestemd zou zijn moet ook al met een korreltje zou genomen worden. Volgens een krant verhuisde het echt eerste vaatje van Scheveningen naar Gent en zou het na de overhandiging opnieuw over de Moerdijk verdwijnen. Zelf waren wij redelijk vroeg aan de Gentse Voorhavenlaan. Kwestie van de renovatie van de Westhinder even onder de loupe te nemen. Nog voor de eerste genodigden aankwamen stonden er op een tafeltje twee vaatjes met jaartal 1998. Het ene woog behoorlijk zwaar en



Aan boord van de Westhinder 1 werden de eerste nieuwe maatjes geproefd door ondermeer Lily Castel, Koen Crucke en Pat Remue. (foto gw)

tweede was verdacht licht. Gouverneur Balthazar kreeg het lichte (en dus lege) vaatje in handen. Het zware vaatje zat vol ijle haring, het werd tijdens de receptie publiekelijk geopend door invoerder Parlevliet die de harinkjes stuk voor eigenhandig reinigde. Lily Castel en Koen Crucke kunnen het getuigen. Ze hebben ervan geproefd.

Laat het alvast duidelijk zijn: er is meer dan één eerste vaatje in omloop.

Twijfelen aan de echtheid van de aangeboden Nederlandse maatjes is niet gegrond, tenzij dan aan maatjes die al vóór zondag 24 mei op de markt waren. De eerste haringjagers zijn immers op zondagavond in Scheveningen gelost. Vandaar ...

Wat wij willen zeggen is dat de promotie van maatjes behoorlijk uit de hand loopt, zoals dat destijds ook met de mosselen was. In de mosselhandel is het vervolgens vorig jaar tot een, zij het moeizaam bereikt, akkoord gekomen om de mosselen maar vanaf een bepaald tijdstip te verspreiden. De haringboeren zouden dat voorbeeld moeten volgen. Het zou de geloofwaardigheid van het product ten goede komen. (gw)

Volgend jaar meer haring vangen

De Europese vissers mogen volgend jaar ongeveer 270.000 ton haring in de Noordzee vangen. Dat is 16.000 ton meer dan de 254.000 ton van dit jaar. De toename is verantwoord omdat de haringstand in de Noordzee aan herstel toe is, zo lieten het de visserijbiologen weten op hun bijeenkomst in Kopenhagen. In de twee voorbije jaren werden de haringquota aanzienlijk verlaagd en werd de visserij op jonge haring voor vismeelproductie beperkt.

30.000 ton maatjes

Van de 254.000 ton haring die dit jaar in de Noordzee mag gevangen worden (159.000 ton in '97) zal naar schatting 30.000 ton tot maatje verwerkt worden. De haringvisserij is vooral een Nederlandse en Deense aangelegenheid. Maar ook Noorse en Zweedse pusers maken jacht op maatjesharing. De Nederlanders houden vol dat hun maatjes beter zijn omdat ze aan boord geakaat worden en leegbloeden in eigen vocht waardoor ze blanker zijn. De Deense maatjesharingen worden aan de wal verwerkt. De Nederlandse haringbedrijven voeren een groot deel van hun maatjes uit naar België. Het gaat naar schatting om 1.200 ton.

34 vaartuigen naar de Golf van Biscaje

Vorig weekeinde zijn 34 Belgische boomkorvaartuigen, aanzienlijk meer dan verwacht, naar de Golf van Biscaje vertrokken. De vaartuigen mogen er vanaf 1 juni tot uitputting van het tongquotum gaan vissen. De vaartuigen beschikken over een speciaal visdocument om in de Golf te mogen vissen. Gedurende de eerste periode (1 februari-31 mei) trokken slechts 9 vaartuigen naar de Golf. Door het zinken van de Z.576 *Ostara* en de O.14 *Zeemeeuw* waren het er in werkelijkheid slechts zeven.

Het Belgische tongquotum in de Golf bedraagt dit jaar 375 ton (335 ton in '97). 300 ton daarvan is afkomstig van een quotumruil met Nederland. De ruil was overigens zeer tegen de zin van de Federatie van Visserijverenigingen en de Nederlandse Vissersbond. Maar ondanks het protest van het Nederlandse bedrijfsleven keurde het *ministerie van Landbouw, Natuurbehoud en Visserij* de ruil toch goed. De Federatie achtte de toegepaste ruilvoet beneden de marktwaarde en was er voorstander van om eventueel met eigen vissers het quotum op te vissen.

Nederland ruilt reeds sinds 1987 tong in de Golf met België. (gw)

N.141 Don Bosco krijgt boete van 215.000 fr in Dover

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.141 *Don Bosco* van de BVBA Johnny uit Middelkerke werd in de nacht van dinsdag op woensdag 27 mei opgebracht naar Dover. Volgens de controleurs van het visserijwachtschip HMS *Angelsey* was de vangst niet correct genoteerd in het logboek. Het vaartuig moest koers zetten naar Dover waar schipper Dirk Coolsaet zich moest verantwoorden voor het plaatselijke *Court of Magistrates*. De rechter oordeelde dat er inderdaad meer vis aan boord was dan vermeld in het logboek. Hij veroordeelde de schipper tot een boete van 215.000 frank te vermeerderen met de gerechtskosten.

Walvissloep te water in Blankenberge



De walvissloep Calema waarvan sprake in ons vorig nummer is kant en klaar. Tijdens de Blankenbergse Havenfeesten vond de tewaterlating plaats. De naam is ontleend aan het Angolees en betekent springvloed. Restauranthouder Jan Vandamme bouwde de sloep voor Erik Vandewalle uit Bornem die plannen heeft om er volgend jaar de Afrikaanse kust mee af te varen met een zes koppige bemanning. Blankenbergenaar Staf Wittevrongel en Bruggeling Johan Vanduyver hebben reeds toegezegd om de reis van 30.000 km mee te maken. Ze moeten er wel een jaar vrij voor nemen. De tocht gaat langs de kust van strand naar strand en zal meer dan dertig landen bestrijken. Enkele dapperen testten onmiddellijk de kwaliteiten van de replica uit in de Blankenbergse havengeul. (foto gw)

Planken plooiën op Scute-werf



De bouw van een replica van de Blankenbergse scute is een werk van lange adem. De scheepsbouw-fanaten openden de werf vijf jaar geleden. De opbouw van de spanten schoot goed op maar naarmate de bouw vorderde kwamen ook veel problemen om het hoekje kijken. De vereniging vond niet steeds het geschikte hout en ook financieel is de ruimte niet zo breed. Ook het plooiën van de vijf centimeter dikke olmenhouten planken is niet zo eenvoudig. Precies die techniek werd tijdens de jongste opendeurdag gedemonstreerd. Intussen krijgt de Blankenbergse platbodem, opgesteld tussen de bedrijfsgebouwen aan de Havengeul-West, stilaan vorm. (foto gw)

Nieuwe voorzitter APZI

Tijdens een algemene vergadering van het APZI (*Association Port of Zeebrugge Interest*) werd Erna Vienne verkozen als nieuwe voorzitter. Nieuwkomers in de raad van beheer zijn Marc Adriansens, Guy Gilles, Patrick Van Hove en Luc Dedecker.

Vienne meent dat de havensector grondig moet hervormd worden om te voldoen aan de nieuwe eisen. Zij zegt te hopen datgedurfde besprekingen daarbij voor de nodige impulsen zullen zorgen. (jd)

Stroophandelaar bouwt nieuwe terminal

Tameco, het bedrijf dat melasse (stroop) behandelt, investeert 200 miljoen in de Zeebrugse haven: een steiger waar gelijktijdig twee schepen kunnen aanmeren op een diepgang van 12,5 meter; kantoorgebouwen, weegbruggen een technisch gebouw, een menggebouw en een tankpark. Melasse is een stroop die uit riet- en bietsuiker komt. Na verwijdering van de suikerkristallen blijft een vloeistof over van 50% suiker, 25% vocht en 25% mineralen en eiwitten. Er wordt aangevoerd uit Zuid-Afrika, Columbia, Pakistan, Cuba en de helft komt uit Europa zelf.

Luxe-cruiser Oriana in Zeebrugge



Het P&O-cruiseschip Oriana, een der mooiste ter wereld, bracht meerde vorige week af in Zeebrugge. De Oriana is 260 meter lang, biedt plats aan 1.806 passagiers, 760 bemanningsleden en haalt een kruissnelheid van 24,5 knopen. Het drijvende hotel telt dertien dekken, drie zwembaden, een theater met meer dan 600 zitplaatsen, een bioscoop, een spektakelzaal, een casino, drie restaurant en talrijke bars, discotheken en winkels. Het in Duitsland bij Meyer Werft gebouwde luxeschip heeft dan ook twaalf miljard frank gekost. (foto gw)



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud
steeds bereikbaar:
GSM
04777 27 46 58

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: 0477 27 46 58**

BOLNES

BRONS

CATERPILLAR

CUMMINS

DAF

DETROIT

DEUTZ

INDUSTRIE

KROMHOUT

LISTER

MAK

MAN

MERCEDES

MTU

MWM

PERKINS

SCANIA

STORK

SULZER

VOLVO

WERKSPoor



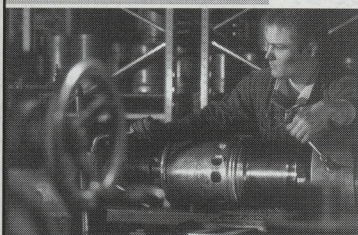
Motorische kwaliteit

Persoonlijke service

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

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

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



B BOGENDA
MOTOREN

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

Telefoon +31 78 629 04 00. Telefax +31 78 610 03 70.