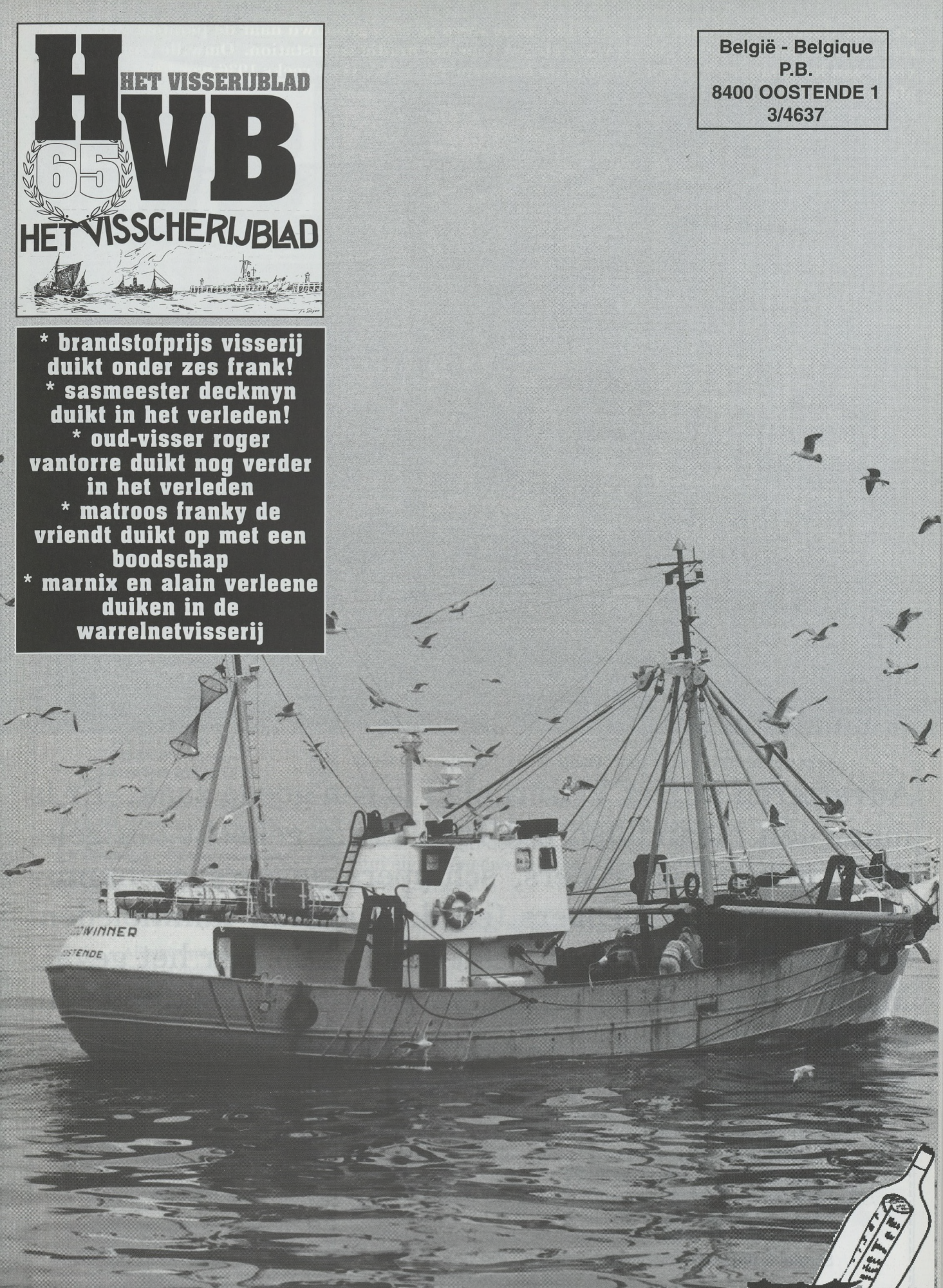
HET VISSERIJBLAD
HVB
65
HET VISSCHERIJBLAD

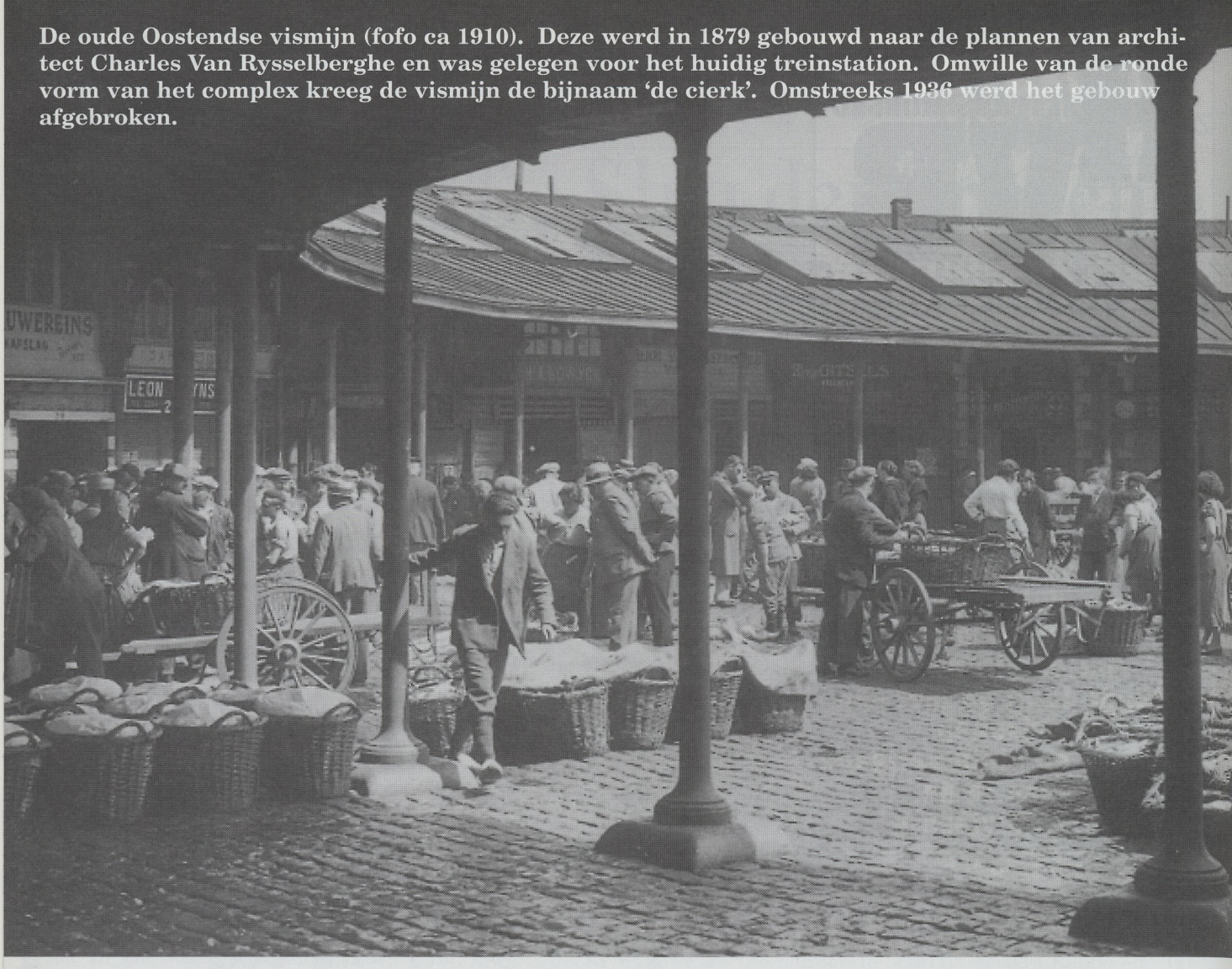
België - Belgique
P.B.
8400 OOSTENDE 1
3/4637

*** brandstofprijs visserij duikt onder zes frank!**
*** sasmeester deckmyn duikt in het verleden!**
*** oud-visser roger vantorre duikt nog verder in het verleden**
*** matroos franky de vriendt duikt op met een boodschap**
*** marnix en alain verleene duiken in de warrelnetvisserij**



65ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 9 - 4 september 1998 - 100 bef - afgiftekantoor Oostende 1

De oude Oostendse vismijn (fofo ca 1910). Deze werd in 1879 gebouwd naar de plannen van architect Charles Van Rysselberghe en was gelegen voor het huidig treinstation. Omwille van de ronde vorm van het complex kreeg de vismijn de bijnaam 'de cierk'. Omstreeks 1936 werd het gebouw afgebroken.



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 van de zee

Losse nummers 100 bef

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys
DIRECTIERAAD:
Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDACTEUR:
Flor Vandekerckhove
REDACTIERAAD: Guido Walters en Flor Vandekerckhove
MEDEWERKERS: André Baert, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc Loy, Annie Vanhee (tekeningen), Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters.
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, Dorpstraat 121, 8450 Bredene
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en alle correspondentie naar HVB, p/a Dorpstraat 121, B-8450 Bredene. Tel. en fax: 059/32 55 59

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

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

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

Omslagfoto: Guido Walters

Cynisme

MENSEN DIE OP een stuitende wijze uiting geven aan ongeloof in hun medemens heten *cynisch* te zijn. Goede bedoelingen worden door hen weggewimpeld, ronkende verklaringen worden weggehoond. Wat recht staat wordt door hen neergehaald. Wie cynisch is gelooft immers niet in de oprechtheid bij de motieven van zijn medemens. De cynicus toont dat ook door uitgerekend te beginnen lachen als iemand van zichzelf zegt dat hij het... ernstig meent.

Als iemand meldt dat hij het goed voorheeft met de visserij, dan vraagt de cynicus grijnzend wat daarachter zit; als iemand beweert dat we allen aan één zeel moeten trekken, dan vraagt de cynicus langs zijn neus weg wie er aan dat zeel geld verdient; als iemand zegt objectief te zijn, dan weet de cynicus dat dit alleen maar zo is omdat het die persoon toevallig goed uitkomt.
Met cynici valt dan ook niets aan te vangen. Je kunt hen alleen maar van hetzelfde laken een broek geven: zijn zij niet altijd van het soort dat te hoog gemikt heeft en vervolgens te laag gevallen is?
Wil dat zeggen dat de cynici het altijd bij het verkeerde eind hebben? Neen! Mensen waarnaar geluisterd wordt leggen inderdaad soms ronkende verklaringen af die ze zelf niet geloven (dat is ook in de visserij het geval.) Zij die het verschil uitmaken schrijven soms hoogwaardige intenties neer terwijl het hen alleen maar om het profijt te doen is (dat is ook in de visserij het geval). Soms is er wel degelijk een verschil tussen wat in de vergadering gezegd wordt en datgene wat achteraf aan de toog te horen valt (dat is ook in de visserij het geval). Soms kom je op hoge posten zelfs mensen tegen die het verschil niet meer kennen tussen hetgeen ze willen laten geloven en hetgeen ze zelf weten: dat zijn de mensen waarvan men zegt dat ze hun eigen leugens geloven (en ook dat is in de visserij soms het geval).

Dat is alvast wat de waarnemer denkt wanneer hij voor de zoveelste keer verneemt dat iedereen het erover eens is dat er een *sociaal statuut voor de zeevisser* moet komen. In onze collectie visserijbladen vinden we dergelijke uitspraken al in artikels uit de *golden sixties* (!): in 1964 vallen bedrijfsleven, politiek en ambtenarij over elkaar om te zeggen hoe eens ze het wat dat betreft wel zijn. En dat gaat zo vierendertig jaar door. Eensgezind? Vandaag is men het meer dan ooit: een *sociaal statuut voor de zeevisser*, dat moet er komen. Men zegt ons dat er vandaag goed verdiend wordt in de visserij. Er kan aan de reders dus iets gevraagd worden. Daartegenover staat een tekort aan vissers. Een aantrekkelijk sociaal statuut kan dan toch helpen? Maar misschien is het zo dat sommigen van zo'n sociaal statuut niets willen weten. Moet kunnen! Maar dat men het dan ook met zoveel woorden zegt. En niet alleen aan de toog.

Flor Vandekerckhove

Bedrijfsresultaten in de visserij erg gevoelig voor schommelingen energieprijs

Brandstofprijs voor visserij nu onder zes frank per liter

Brandstof vormt een belangrijke kostenfactor in het visserijbedrijf. Tijdens de grote oliecrisis in de jaren tachtig klom de gasoilprijs voor de visserij tot een record van meer dan16 frank per liter. Vorige maand stond de prijs op nauwelijks... 5,97 frank. Het is overigens al tien jaar geleden dat de motorbrandstof voor vissersvaartuigen onder de zes frank noteerde. Tijd voor een overzicht.

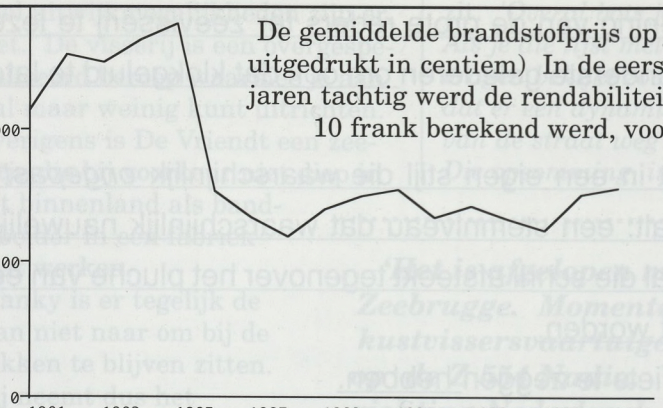
De visserij geniet intussen wel al meer dan twaalf jaar van olieprijzen tussen de 6 en 9 frank. Grote afnemers die zich aan de betalingsvoorwaarden houden krijgen doorgaans nog een korting die tot één frank per liter kan oplopen. De recente val van de olieprijzen (- 26 % in één jaar tijd) zorgt nu voor extra lage brandstofrekeningen voor de rederijen.

De oliecrisis

Op 1 januari '80 lag de gasoilprijs op 7,99 frank, een jaar later op 9,40 frank en begin '82 was de prijs al opgelopen tot 11,90 frank. Al wie toen in de visserij zat herinnert zich nog de 'dodelijke' brandstofprijzen van toen. Eind '83 werd vlug berekend dat met een prijs van 10 frank per liter de *rendabiliteitsgrens* in de visserij bereikt was. Maar daar trok de oliemarkt zich niets van aan. De gasolieprijs steeg verder en deed dat zelfs tegen een angstwekkend ritme. In januari '85 stond de gemiddelde prijs voor de maand januari op 14,25 frank. In februari bedroeg de marktprijs op bepaalde tijdstippen meer dan 16 frank per liter. *Dat betekende dat van iedere frank besomming al 0,40 frank naar brandstof ging*. In normale omstandigheden is dat 0,08 tot 0,12 frank. De weerslag ervan op de exploitatiekost bij bunkering van 50.000 liter en meer voor een twaalfdaagse reis is niet moeilijk te berekenen. Dat de prijsstijgingen elkaar toen in snel tempo opvolgden is in onderstaande tabel duidelijk: de prijs verzesvoudigde in twaalf jaar.

Jaar	prijs	index
1973	2,25 fr./l.	100
1974	3,56 fr./l.	158
1975	3,86 fr./l.	172
1976	4,46 fr./l.	198
1977	4,61 fr./l.	205
1978	4,43 fr./l.	199
1979	6,19 fr./l.	275
1980	8,86 fr./l.	394
1981	10,77 fr./l.	479
1982	12,84 fr./l.	571
1983	12,54 fr./l.	557
1984	13,39 fr./l.	595
1985	13,97 fr./l.	621

Volledigheidshalve moeten we hieraan toevoegen dat de regering een tijdelijke brandstofbesparende premie invoerde in '81 (5 fr./l., later verhoogd tot 8 fr./l.) en een toelage van 33 procent voor brandstofbesparende investeringen. Ze deed dit uiteraard om de klap van de hollende olieprijzen enigszins te verzachten. ☛



De gemiddelde brandstofprijs op jaarbasis (hier uitgedrukt in centiem) In de eerste helft van de jaren tachtig werd de rendabiliteitsgrens, die op 10 frank berekend werd, voortdurend ruim overschreden.

Sector-analyse

De *Dienst voor Zeevisserij* maakt sinds 1981 jaarlijkse een analyse van de exploitatiekosten en bedrijfsresultaten van de rederijen (1). Dat gebeurt op basis van boekhoudkundige gegevens die vrijwillig ter beschikking gesteld worden door de ondernemingen. De laatst beschikbare gegevens zijn deze betreffende het jaar 1996. De steekproef omvat voldoende gegevens van zes vlootsegmenten om representatief te zijn: 40 kustvaartuigen (40% van de actieve vaartuigen van dat type); 28 eurokotters (64 %); 5 boomkorvaartuigen tot 300 pk (100 %); 17 boomkorvaartuigen 301-899 pk (41 %); 48 boomkorvaartuigen van 900 pk en meer (69 %); 14 bordenvissers inclusief kreefteputters (50 %).
Een van de besluiten van de analyse is dat daling van de bruto-bedrijfsresultaten (2) in 1996 ten opzichte van 1995 volledig kan toegeschreven worden aan een verminderde activiteit, alsook aan de verhoogde kosten voor gasolie. Waarmee aangetoond is hoe gevoelig de bedrijfsresultaten zijn voor olieprijsbewegingen.

In 1995 schommelde de maandelijkse olieprijs slechts 8,9 procent en kwam uit op een jaargemiddelde van 6,29 fr./l. In 1996 bedroeg het verschil tussen het hoogste en laagste maandgemiddelde niet minder dan 32 procent. Bijna maand na maand werd de brandstof toen iets duurder. Het jaargemiddelde lag met 7,58 fr./l. meteen 20 procent hoger dan het jaar voordien.

Kostenfactor

De brandstof is na de personeelskost (28 tot 40 procent van de bruto-opbrengst) de belangrijkste exploitatiekost van een vaartuig. Grote vaartuigen verbruiken circa 5.000 liter brandstof per dag, kleinere 1.200 liter. De brandstofkosten worden in de reeds geciteerde analyse gewogen tegenover de totale kosten en tegenover de brutobesomming. Dit geeft volgende resultaten:

% brandstofkosten t.o.v. totale kosten:

	1996	1995
- kustvaartuigen	13,72	12,18
- Eurokotters	16,88	14,78
- boomkorvaartuigen tot 300 pk	16,56	16,12
- boomkorvaartuigen 301-899 pk	20,04	16,96
- boomkorvaartuigen + 899 pk	22,41	19,81
- plankenvissers en kreefteputters	17,27	14,26

De weerslag van een hogere gasolieprijs vertaalt zich voor alle categoriëen in een hoger aandeel van de brandstofkosten t.o.v. de totale kosten.

% brandstofkosten t.o.v. brutobesomming:

	1996	1995
- kustvaartuigen	11,25	9,18
- Eurokotters	13,21	11,17
- boomkorvaartuigen tot 300 pk	12,95	12,27
- boomkorvaartuigen 301-899 pk	15,32	14,20
- boomkorvaartuigen + 899 pk	18,05	16,14
- plankenvissers en kreefteputters	14,27	11,08

Ook de verhouding brandstofkosten t.o.v. de brutobesomming stijgt uiteraard bij een hogere gasolieprijs.
Beide constateringen kunnen lijken op het intrappen van een open deur, maar ze zijn wel degelijk bijzonder relevant, want indien de brandstofkosten nog een tijdje laag blijven zal dit een positieve weerslag hebben op de bedrijfsresulaten. Gekoppeld aan de sterke visprijzen zal dit de winsten van de visserijrederijen ten goede komen. (3) (gw)

(1) "Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij 1996", Ministerie van Middenstand en Landbouw, Bestuur voor het Landbouwbeleid - Dienst Zeevisserij. Gepubliceerd begin februari 1998.
(2) Bruto-bedrijfsresultaat: courante bedrijfsopbrengsten verminderd met alle courante bedrijfskosten, behalve afschrijvingen
(3) De publicatie van de resultaten voor het jaar 1998 mogen we echter maar verwachten in het jaar 2000.

N.V. HOSTYN
De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen
Voor een vlugge bediening!
Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene
Tel.: 059/32 31 80 - Fax: 059/32 47 28

Er beweegt wat. Waar je vroeger alleen de mening van de grote reders ter zeevisserij te lezen kreeg, komt er hoe langer hoe meer druk uit de onderste gelederen om ook dat klokgeluid te laten horen.

De vissers die iets te zeggen hebben doen dat in een eigen stijl die waarschijnlijk *ongepast* is wanneer die rond de groene tafel te beleven valt: een stemniveau dat waarschijnlijk nauwelijks gedempt wordt in een restaurant, een gebarentaal die schril afsteekt tegenover het pluche van een salon, eisen waaraan stante pede voldaan moet worden.

Maar wie goed luistert hoort dat ze wel degelijk iets te zeggen hebben.

Matroos Franky De Vriendt:

'Als een visser zonder werk valt, dan wordt het opeens wel zeer stil'

Matroos Franky De Vriendt (°1960) is iemand die ook buiten de visserij bekendheid geniet. Zowel de televisiezenders VTM als TV1 toonden al interesse voor deze visser van de oostkust. De eerste zender stuurde in 1996 de allerbeminnelijkste Gerty Christoffels (Domino) op de man af, de nationale omroep liet Franky De Vriendt dan weer in 'Afrit 9' aan het woord. (In dat laatste programma was het Gerty's veel minder appetijtelijke collega Redgy Demey die de microfoon vasthield.)

Die Franky dreigt binnenkort zonder werk te vallen.

De Vriendt is een typische kustvisser. *'De grote boomkorvaartuigen hebben me nooit aangesproken, de verre visserij, dat is niets voor mij. Eén maand van huis weg en langer, dat heb ik nooit zien zitten. Een leven op de baggerboten waarbij je twee maanden van huis weg bent, spreekt me zo mogelijk nog minder aan. Ik hou van een regelmatig familiaal en sociaal leven. Je krijgt de indruk dat zoiets niet meer mag vandaag de dag. Wel, dan ben ik maar van een ouderwetse soort. En dat zal nu wel niet meer veranderen zeker? Binnenkort word ik veertig, da's echt niet meer de leeftijd om een beroepsleven in te duiken waarbij je de kleur van je lakens niet meer ziet. Neen, geef mij maar de kustvisserij. In de zomer twaalf uur aan 't werk, in de winter, vierentwintig, hoogstens achtenveertig van de kaaimuren weg. Dat is mijn ding, dat is mìjn visserij.'* In het monsterboekje van De Vriendt vinden we o.a. de namen terug van de Z 55 *'De Goede Hoop'*, Z 536 *'De Zeevalk'*, Z 494 *'Lucky Star'*, Z 472 *'Condor'* en Z 554 *'Lucky Star II'*. Al van 1975 is de nu 38-jarige Franky vooral als kustvisser actief in Zeebrugge. En daar zit het probleem. De Vriendt: *'Het is zo goed als afgelopen met de kustvisserij in Zeebrugge. Momenteel zijn er nog twee kustvissersvaartuigen actief: de Z 554 Nadia en de Z 582 Assannat (voorheen Z 403). Zelf vaar ik op dat eerste schip. Wel, de Z 554 vertrekt binnen afzienbare tijd richting Nederland. Het compromis is al getekend. Er rest dan maar één kustvissersvaartuig meer in Zeebrugge. En ik... ik heb afgedaan.'*

Veel uitwijkmogelijkheden zijn er niet. De visserij is een overgespecialiseerd beroep waarmee je aan wal maar weinig kunt uitrichten. Overigens is De Vriendt een zeezotje die bij voorkeur niet diep in het binnenland als bandarbeider in een fabriek gaat werken.
Franky is er tegelijk de man niet naar om bij de pakken te blijven zitten. Hij neemt dus het veelbelovende tijdschrift *'Wegwijs in de visserij'* ter hand en leest daarin tot zijn grote vreugde dat er Europese fondsen bestaan waarin projecten gesubsidieerd worden die van zichzelf beweren dat ze streven — hij leest me de tekst letterlijk voor — *'naar het scheppen van nieuwe arbeidsplaatsen voor de visserijgebonden bevolkingsgroep.'*

Dure woorden

Ook ziet hij her en der verenigingen, firma's en gebouwen ontspruiten die het *educatieve visserijtoerisme*, het *maritiem patrimonium* en de *maritieme cultuur* hoog in het vaandel voeren. Dure woorden die, zo vermoedt De Vriendt soms, alleen maar dienen om achter de subsidiepot te jagen. De visser duwt me een lijstje onder de neus van visserij-toeristische projecten die erop rekenen binnenkort overheidsgeld te krijgen: *heemkundig museum Sincfala in Heist, Seafront in Zeebrugge, het Visserijmuseum in Oostduinkerke, Sea Life Center in Blankenberge, Noordzee-aquarium in Oostende, De Scute in Blankenberge, IZWO en Horizon in Oostende, de Zeebrugse Visveiling, het Rijksstation voor Zeevisserij, Willy Versluys en Brevisco uit Bredene, IdP uit Oostende, de Rederscentrale, Marc Aspeslagh uit Blankenberge, Maritieme Site en de Visfileerders uit Oostende, Marelec en het Stadsbestuur uit Nieuwpoort.*
De Vriendt: *'Je ziet het: als er geld weg te geven is dan komt er veel volk opdagen. Maar als je als visser binnenkort zonder schip komt te staan dan wordt het rond je toch wel heel stil.'* Het is aan de Vriendt te zien dat het hem hoog zit. *'Overal bots je tegen een muur. Als je die lijst met subsidieaanvragen bekijkt zou je toch denken dat er een dynamiek heerst die mij van de straat weg kan houden? Die opsomming, is dat dan geen teken van ondernemingslust? Zijn dat niet de mannen die voor de tewerkstelling zorgen?'* Wij geven het toe, die lijst wekt alvast zo'n beetje die indruk.

'Het is afgelopen met de kustvisserij in Zeebrugge. Momenteel zijn daar nog twee kustvissersvaartuigen actief. Zelf vaar ik op de Z 554 Nadia. Wel, het schip vertrekt richting Nederland. Er rest dan maar één kustvissersvaartuig meer in Zeebrugge.'

De arbeidsreserve

De Vriendt: *'Wel, ik heb inmiddels geleerd dat ik dat niet te letterlijk mag nemen. In Heist presenteerde ik me bijvoorbeeld in het heemkundig museum. Ik zou er de bezoekers toch alles over de visserij kunnen vertellen. Ik zou er netten kunnen breien, iets zeggen over de zeekaarten enzovoort. Weet je wat er uiteindelijk uit de bus kwam? Men liet me weten dat er wellicht een vrije betrekking was bij de vuilnisophaaldienst! Maar dat kan toch de bedoeling niet zijn van de reconversie van de uitgerangeerde vissers... stielmensen die vanaf hun vijftien jaar op zee zijn?!'*
De Vriendt liet het niet bij die ene poging. Op tafel legt hij een indrukwekkende stapel sollicitaties. Willekeurig pikt hij er een uit: *'In Sea Life van Blankenberge heet het dan weer anders. Men zegt me dat ik daar in een wervingsreserve op-*

De flessenpost van De Vriendt

Garnaalvisser Franky De Vriendt kende zijn *'moment of fame'* in de zomer van 1996. Toen liep in de Zeebrugse Seafront Gallery een tentoonstelling over *flessenpost*. Hij toonde er de collectie postkaarten en andere correspondentie die hij tussen 1976 en 1996 verzameld had. Allemaal antwoorden van mensen die op een of ander strand een *Frankyfles* gevonden hadden. De Vriendt: *'Ik drink veel water tewijl ik op zee ben en de plastic fles gaat telkens overboord. Maar da's geen milieuvervuiling van mijnentwege, want ik steek in elke fles een berichtje. Mijn adres staat daarop en de datum waarop het bericht over boord gaat, de windrichting ook. In de periode dat ik dit experiment deed kreeg ik ook dagelijks reacties. Ik schat dat er zo'n vijf procent van mijn flessenpost beantwoord wordt. Sommige al na enkele dagen, andere na tien jaar.'*
Nederland heeft overigens een specialist inzake flessenpost. Strandjutter Wim Kruiswijk loopt vanaf Zandvoort dagelijks acht kilometer ver en schopt tegen elke fles die hij tegenkomt. Jaarlijks vindt de man tientallen *'messages in a bottle'*. Veel flessenpost komt volgens Kruiswijk van kinderen, soms zijn het zeelui die eerst een fles rum kraken en in de romantische stemming die daarop volgt de fles — met bericht — aan het water toevertrouwen. Kruiswijk antwoordt ook altijd (maar dan via de gewone post) en houdt er soms jarenlange correspondenties aan over. Dat is ook het geval met zijn correspondent Franky De Vriendt... ook al omdat Kruiswijk op zijn stukje strand al vijftig berichtjes van Franky uit evenveel plastic flessen gehaald heeft.
(fv)

genomen ben. Kan zijn, maar het probleem waar ik mee kamp zit in geen reserve. Het probleem stelt zich voor mij hier en nu. Van vage beloftes kan ik geen soep koken. Het is niet dat ik die mensen niet begrijp hoor, maar ik stel me toch een vraag aangaande de bedoelingen van veel subsidie-aanvragers: wie van hen zal echt voor nieuwe tewerkstelling zorgen? En wie gebruikt deze fondsen alleen maar om met andermans geld zijn eigen kapitaal te vergroten? Welke garanties zijn er daarvoor eigenlijk ingebouwd? Stel, dat die tewerkstelling er niet komt, moeten zij dat geld dan teruggeven of juist niet?'

De kat en het hoenderhok

Franky De Vriendt wil alvast niet wachten tot wanneer dat uit de feiten blijkt. Zelf omschrijft hij wat hij wil met spreuken en gezegden uit het dierenrijk: *'Ik wil de kat de bel aanbinden. Ik ga met de directeur van Seafront in Zeebrugge discussieren en even-goed met Miet Verhamme die in Nieuwpoort het Pesca-secretariaat leidt. In Oostende zoek ik Wim Haeghebaert van de vzw Horizon op en overal stel ik dezelfde vraag: hoe zit het met hetgeen genoemd wordt* ***"het scheppen van nieuwe arbeidsplaatsen voor de visserijgebonden bevolkingsgroep"****. Ze krijgen geld in ruil voor werk? Wel, ik wil daar iets van zien van dat werk. Vandaar dat ik vandaag via Het Visserijblad een stok in het hoenderhok smijt.'*

Bij een aantal van de subsidieaanvragen uit hij alvast zijn twijfel. *'Experimentele vaartuigen bouwen? Prototypes? Dat is allemaal veel te laat. Dat moesten ze tien jaar geleden al gedaan hebben. Die vaartuigen die ze hier als prototype willen bouwen worden vandaag al geproduceerd in Nederland. Het lijkt er eerder op dat sommigen op zoek zijn naar een middeltje om met andermans geld een nieuw schip aan elkaar te lassen.'*

'Men zegt me dat ik in een wervingsreserve opgenomen ben. Kan zijn, maar het probleem waar ik mee kamp zit in geen reserve. Het probleem stelt zich voor mij hier en nu. Van vage beloftes kan ik geen soep koken. Zij krijgen geld in ruil voor werk? Wel, ik wil daar iets van zien van dat werk.'

Met luide stem

Franky De Vriendt is verder de mening toegedaan dat de matrozen in heel het visserijdebat hun eigen stem meer moeten laten horen: *'Toen al die projecten in het Visserij Informatiecentrum voorgesteld werden... waren daar dan vissers aanwezig? De Rederscentrale organiseert in oktober een dag over de Belgische visserij: zal daar een stem van de matrozen te horen zijn?'* Wellicht niet, maar als het van De Vriendt afhangt wil hij ook die kat de bel aanbinden en een stok in dat hoenderhok smijten.

ALS WE VAN Franky De Vriendt afscheid nemen, hebben wij in elk geval zijn stem gehoord. Je mag dat ook letterlijk opvatten en dat heeft dan weer alles te maken met iemand die het gewoon is om boven het lawaai van de scheepsmotor uit te moeten schreeuwen. Maar tegelijk is hij erin geslaagd zijn boodschap duidelijk te maken: een sociaal S.O.S. is het dat hij uitgezonden heeft, een symbolische *'message in a bottle'*. (Ook over dat soort postbedeling heeft Franky een verhaal te vertellen. Maar dat schreven we al in het kaderstukje op voorgaande bladzijde.)

Interview Flor Vandekerckhove

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

40

40

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

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

De citaten

'De filosofie is dat we nood hebben aan nieuwe visies, vooral in het licht van de 21ste eeuw, en zo'n denkpiste is het uitzetten van aan land gekweekte vis; voor wat de reproductie betreft zijn we immers nog veel te veel afhankelijk van de natuur.'

Bioloog Rudy De Clerck in de Rederscentrale, juli 1998.

'Eind jaren zestig bood Rostock plaats aan de trawlers van de voormalige Democratische Republiek. In 1989 lagen er ongeveer 45 grote industriële trawlers in de haven. In 1992 waren er nog 6 over en in 1997 nog maar 1. In dezelfde periode is het personeelsbestand in de industriële visserij gedaald van 8000 naar 150 vissers! (...) De crisis heeft de ambachtelijke visserij minstens evenzeer getroffen: het aantal vissers is gedaald van 1 900 in 1991 naar 650 tegenwoordig.'

Pesca Info nr 13.

Zonder internationaal erkend maritiem instituut, met wettelijke bevoegdheden in de internationale wateren, zal een nieuwe generatie van piraten zich snel ontwikkelen tot een mariene maffia. De tonijnvisserij is al snel op weg.

Bioloog Van Zon volgens Visserijnieuws (22 mei 1998)

'Op ieder paard zit een vlieg. Ik wil daarmee alleen maar zeggen dat niemand perfect is, ook het beste paard niet. Ook ik niet, niemand.'

Rudolf Vanmoerkerke in 'Ondernemen in West-Vlaanderen' (29 mei)

Raf De Boever:

'Stad Oostende pleegt aanslag op de zee!'

Zojuist heb ik het schitterende artikel *'Gezond wantrouwen'* van Flor Vandekerckhove in HVB gelezen. Hij legt in dat stuk de vinger op de wonde. Jammer genoeg is niet alleen de weg van dissidente journalisten bezaaid met persoonlijke zware offers. Een politicus die critisch durft te zijn ondergaat krek hetzelfde lot. Dit is geen zelfbeklag, want ik heb er bewust voor gekozen. Maar het is en blijft hoogst onaangenaam het ene proces na het andere aan je been te krijgen wegens smaad, laster en eerroof... alleen maar omdat je je werk als oppositioneel gemeenteraadslid doet. Dat kost mij inmiddels ontzettend veel geld. (Inmiddels weet ik dat er in dit land geen recht is voor wie het niet kan betalen.)

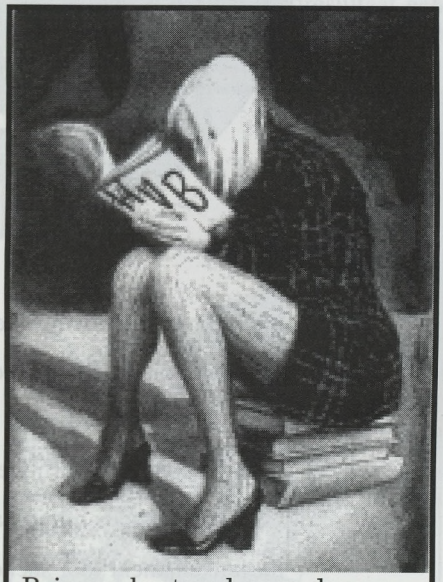
Daarenboven zijn al die gerechtszaken die tegen me aangespannen worden pure intimidatie vanwege de mannen die hier de lakens uitdelen. Geloof me, het is een schrale troost daarbij uiteindelijk telkens vrijuit te gaan.

Afgezien daarvan is het jammer dat de actieradius van HVB zo beperkt is. Zo ontbeert Oostende nu meer dan ooit een stadskrant zoals *'De Stoeten Ostendenoaere'* er een was. Een critisch algemeen blad met een hoofdredacteur als Flor Vandekerckhove is hier echt wel nodig. Maar een artikel over het door het Oostendse stadsbestuur geplande kunstmatig strand (en over de leugens en halve waarheden die daarover verteld worden) kan misschien ook wel in HVB, want het gaat hier toch om een serieuze aanslag op de zee.

Raf De Boever, Oostende.

Wel, een mens kan niet alles doen. Het is de brievenrubriek die dat tekort in HVB moet opvangen: laat dus maar komen! Kleine actieradius hé! Overigens proberen we die te behouden door ons te concentreren op een abonnementencampagne die ons nog vóór 1999 aan vijftig nieuwe abonnees mòet **helpen. Ik zou zeggen: Raf, haal het geld uit de broekzakken van je gelijkgezinden onder het motto 'beter een gazetje met een kleine actieradius dan helemaal geen gazetje meer'. En er is haast bij! (fv)**

Brieven



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 ingezonden brieven te redigeren en/of in te korten.

SKB - Life Saving Equipment nv

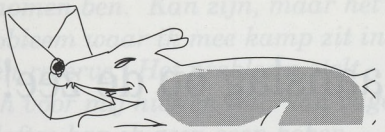
Maatschappelijke zetel:
Royerssluiskaai 48
B-2030 Antwerpen
Tel.: 03/ 231 36 48
Fax : 03/ 231 57 65

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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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



Amandine op kerkplein?

Het Visserijblad lees ik zeker goed! De opmerking in mijn lezersbrief van vorige maand was alleen bedoeld om de 'dorpse' mentaliteit van bepaalde bestuurders bloot te leggen! Al heel lang weet ik dat de Amandine op de Visserskaai komt! Zeker u, Flor Vandekerckhove, had deze opmerking moeten doorzien!!!

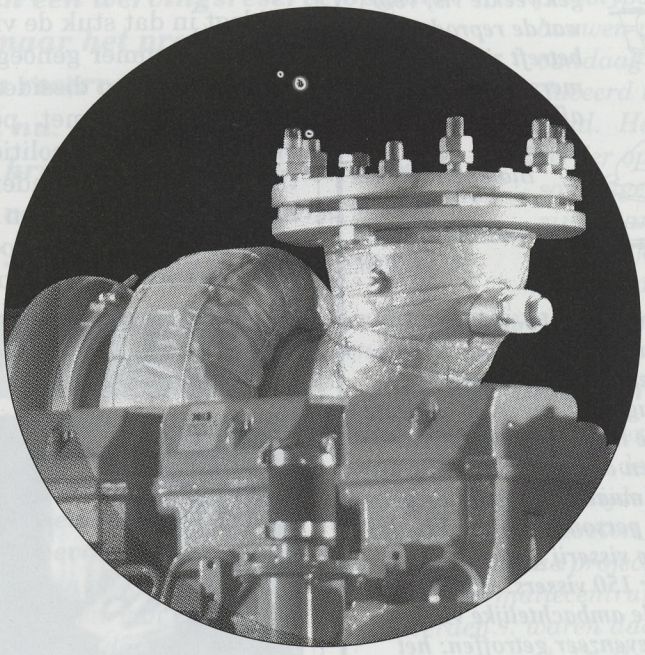
Henk de Bruin, Rotterdam

Antwoord: Ik begrijp wel dat uw ijver uw zicht vertroebelt, maar dat maakt van de beslissing om Vlaanderens laatste ijslandvaarder op de Oostendse Visserskaai te leggen nog geen 'dorpse' daad. Ik wil uw visie niet afbreken. Evenmin heb ik de behoefte om het Oostendse schepencollege in deze te verdedigen, maar haar keuze lijkt me op basis van historische, symbolische, toeristische en economische gronden van enige visie te getuigen. Is daar in de nabijheid niet het Montgommerydok dat de Oostendse vissersplaats destijds boven alle andere deed uitsteken, was daar niet ooit de 'cierk', de vismijn die een centrum van de Europese visserij werd, staat het station daar niet als symbool van het Europese verkeersknooppunt dat Oostende destijds (ook voor de visdistributie) was, is dat niet de plek die door leken als het centrum van de Oostendse visserij aangezien wordt (en waarvan ingewijden vrezen dat dit binnenkort ook wel degelijk het geval zal zijn)...

Ik begrijp verder ook dat u bepaalde bestuurders *tòch* een dorpse mentaliteit wilt aanwrijven, maar de Visserskaai wordt daarom nog steeds geen kerkplein. Misschien doet het Oostendse schepencollege mij wel aan een verzameling kerstmannetjes denken, maar daarom schrijf ik toch niet dat de Amandine in een *sparrenbos* geplaatst zal worden. Iemand die van het Oostendse bestuur zegt dat het 'een maffia' is zou dat (uw logica volgend) 'blootleggen' door te schrijven dat de Amandine op, pakweg(!), een *gevangenisplein* komt te liggen? We willen u uw dichterlijke vrijheid niet ontnemen, maar wat had u eigenlijk geschreven indien u de mening toegedaan was dat die stad bestuurd wordt door een bende zeikers? (fv)

DE STUWENDE KRACHT

AANKOERSEN OP BEDRIJFSZEKERHEID



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.

MACHINEFABRIEK PADMOS HOLLAND

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM:
Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.
Tel.: +31 187 498020. Fax: +31 187 498050. Magazijn-Fax: +31 187 498055.

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

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

HVB meldde het vorige maand al: binnen afzienbare tijd zullen een aantal nieuwe Belgische vissersvaartuigen gebouwd worden. En zodra het FIVA echt operationeel is, zullen ook andere jonge schippers in die richting beginnen denken.

Guy Delhasse(*) vertelt ons vandaag alles over...

HET SCHEEPSBOUWCONTRACT

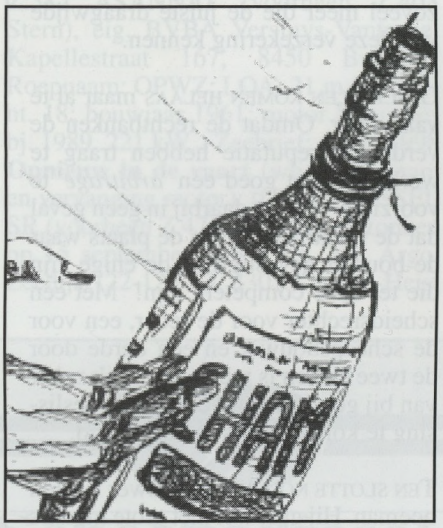
OMDAT CULTUUR EN GEWOONTEN van scheepsbouwers nogal verschillen van deze van de vissers, en omdat niet iedere visser over ervaring met het *'nieuwbouwgebeuren'* beschikt, lijkt het nuttig om in HVB even de samenstelling van een scheepsbouwcontract te bekijken.

We nemen daarbij aan dat het bestek of de specificatie van het schip, samen met het algemeen plan, al vast ligt, en dat men nu tot een bouwcontract wenst over te gaan. Met andere woorden, beide partijen weten al wat er gebouwd moet worden, ze weten ook al wat het zal kosten. Nu wensen ze hun overeenkomst op papier te zetten. Ze doen dit zowel voor de goede orde, als om hun intenties tegenover staat en financiers te bewijzen.

WIE EEN SCHIP KOOPT doet dat niet zoals hij zich een auto aanschaft. Een wagen is immers het voorbeeld bij uitstek van een *standaardproduct,* te bekijken en te testen voor de aankoop. Bij een vissersvaartuig ligt dat wel even anders. Het bouwen van een schip is ook verschillend van het bouwen van een huis. Bij een huis wordt er op eigen grond gebouwd; zelfs in de moeilijkste omstandigheden blijft het bouwwerk vatbaar voor al dan niet drastische veranderingen: verder bouwen, slopen of verkoop.

Een schip wordt op een scheepswerf gebouwd, waarvan de grond vaak niet eens eigendom van de bouwer is, wat een eventuele recuperatie van de voorafbetalingen, of van hun tegenwaarde, onzeker maakt. Een aantal vreemde bedrijven, die de reder zelfs niet altijd kent, zullen aan de bouw van zijn schip deelnemen; het zijn de *toeleveringsbedrijven* en *onderaannemers* van de scheepsbouwer, die alléén tegenover hem verantwoordelijk zijn. Voor een aantal redenen zijn deze partners van de werf niet altijd dezelfde. Hierdoor kunnen er aanzienlijke verschillen tussen twee vaartuigen ontstaan, zelfs als dat zusterschepen zijn.

Ook als het vaartuig gebouwd wordt naar het model van een bekend scheepstype zullen wijzigingen, klein of groot, door reder of door bouwer gewild en voorzien, steeds maken dat het eindresultaat een onbekende is... en niet steeds aan de



verwachtingen voldoet.

Daarbij komt nog dat elk schip met de hand gebouwd wordt en daardoor ook al lichte verschillen met een zusterschip vertoont.

IN ESSENTIE LEGT het scheepsbouwcontract beperkingen en verplichtingen op. Zij zijn voor iedere partij even belangrijk. Maar, volgens de wet, primeren de voorwaarden van de verkoper over deze van de aankoper. De scheepsbouwer zal dus, met rede, zijn eigen contract voorstellen en gebruiken. Wie de nodige koppigheid aan de dag weet te leggen kan desgevallend aanpassingen op een of ander punt bekomen, maar gemakkelijk zal de scheepsbouwer niet toegeven, want hij zijn ervaring heeft hem geleerd wat goed en slecht is en precedenten zijn daarbij zijn harde leerschool geweest . Het contract is immers altijd het resultaat van een aantal vergissingen en fouten uit het verleden.

EEN SCHEEPSBOUWCONTRACT bevat minstens zeven hoofdstukken. Het eerste gaat over het onderwerp van het bouwcontract, namelijk het schip (of de schepen) en verwijst gewoonlijk naar een bestek, een plan, eventueel naar documentatie. Indien bepaalde parameters van het schip (lengte, stabiliteit, tonnemaat) voor de uitbating van essentieel belang zijn, is het aangewezen om deze belangrijke gegevens in het contract te vermelden, zij het met weinig woorden. Het is immers zo dat het contract over het bestek primeert, zoals het bestek op zijn beurt over algemeen plan en documentatie primeert, een puntje dat in het contract kan vermeld worden. Het is soms aangewezen de plaats van levering te preciseren, vooral als er in buitenland gebouwd wordt.

De prijs is meestal al bekend, en was heel zeker onderwerp van veel onderhandelingen. Let erop dat de verschillende toegevingen in het contract of in het bestek genoteerd worden. Zoniet bestaat het risico dat zij bij de bouw vergeten worden of misbegrepen zijn, wat later ongetwijfeld voor frustratie zorgt. Het is jammer een hard onderhandeld voordeel te verliezen door een gebrek aan zorg bij het opstellen van het contract.

DE SCHEEPSBOUWER HEEFT zijn prijs op basis van het bestek berekend. Onvermijdelijk zal de reder tijdens het bouwen sommige zaken veranderd willen zien: intenties veranderen immers, omstandigheden veranderen even goed, de wetgeving kan wijzigen waardoor een verandering zich opdringt. Ook in alle eerlijkheid ontstaan er wel misverstanden, vaak omdat de situatie 'in het echt' niet opgemerkt werd op het plan. Het gevolg is in elk geval dat het schip anders gebouwd wordt dan voorzien. Een stelregel: maak wijzigingen zo vlug mogelijk bekend, om onnodig werk te voorkomen. Een prijswijziging zal vermoedelijk het gevolg zijn en de zogenoemde *meer- of minprijs* is overeen te komen. Als het contract ter zake niets voorziet, is men helemaal afhankelijk van de bouwer.

Hij is dan zelfs niet verplicht zich te rechtvaardigen. Het is dus verstandig in het prijskapittel iets over wijzigingen, en hun gevolgen, te voorzien, zoals bijvoorbeeld een uurloontarief, een kiloprijs voor staal, koper en aluminium…

DE LEVERTIJD STAAT ook vermeld, uitgedrukt in tijdseenheden of met een geplande leverdag, eventueel samen met conventionele boetes voor laattijdige levering, en in alle eerlijkheid, ook boni voor vroegtijdige levering. Deze voorwaarde is soms zeer dwingend voor de bouwer. Maar een verloren seizoen kan, vooral bij het begin van een uitbating, voor grote problemen bij de reder zorgen. Wellicht is het hier de plaats om erop te wijzen dat wijzigingen die tijdens het werk beslist worden meestal een nefaste invloed op de leveringstermijn hebben.
De betalingsschijven, samen met hun termijn, zijn door de reder zorgvuldig te noteren om de eigen financiële middelen tijdig te mobiliseren. Een laattijdige betaling, zelfs als ze gewoon veroorzaakt wordt door een vergissing buiten de controle van de reder, kan de leveringstermijn van het schip verlengen!
Meestal koppelt men betalingsschijven aan wel omschreven evenementen van het bouwproces, zoals kiellegging of tewaterlaten van het schip.

PRIJS EN BETALINGSVOORWAARDEN zijn innig met elkaar verbonden. Het is inderdaad zo dat de uitgaven van de scheepsbouwer door de contractueel afgesproken betalingen gedekt worden. Theoretisch moeten de betalingen deze uitgaven exact dekken. De praktijk verloopt echter moeizamer. Ongezond wordt het voor een scheepsbouwer echt wanneer de volgende bouwopdracht de financiering van de lopende opdracht moet dekken. Wenselijk is dat de bouwer over voldoende ruime financiële middelen beschikt om het contract op een soepele manier te kunnen uitvoeren. De oude regel van vijf schijven van elk 20% verdeeld over ondertekening van contract, kiellegging, tewaterlating of stapelloop, klaar voor proefreis en levering is een redelijke compromis. Het laat de bouwer toe zonder al te grote problemen aan zijn behoeften te voldoen.
De laatste betalingsschijf komt overeen met de levering en het starten van de garantieperiode. Defecten voortspruitend uit verkeerde concepten, ongeschikte grondstoffen of slecht vakmanschap zullen door de bouwer op zijn werf goedgemaakt worden. Slijtage, misbruik en slecht onderhoud zijn geen grond voor garantieklachten.
Het spreekt vanzelf dat een ongebruikelijke bouwwijze eventueel andere betalingsvoorwaarden zal meebrengen. Het is niet ongebruikelijk een deel van de laatste betalingsschijf apart te houden voor eventuele klachten, door bijvoorbeeld een borgbrief van een bekende bank te vragen. De geldigheid van de borg moet wel langer zijn dan de periode van garantie zelf. Omdat het bouwen van schepen een risicovol gebeuren is, zal de scheepsbouwer een *' Buider's Risks'* verzekering afsluiten, zodat het echte risico werkelijk gedekt is. Het is wel aan te raden een dergelijke voorziening in het contract te laten noteren en op tijd een kopij van de polis te vragen… en te lezen (of door de eigen verzekeraar te laten lezen). De meeste scheepsverzekeraars beschikken over de nodige documentatie, toch zijn er in België niet zoveel meer die de juiste draagwijde van deze verzekering kennen.

GESCHILLEN KOMEN HELAAS maar al te vaak voor. Omdat de rechtbanken de verdiende reputatie hebben traag te werken, is het goed een *'arbitrage'* te voorzien. Vergeet daarbij in geen geval dat de rechtbanken van de plaats waar de bouwer gevestigd is, de enige zijn die ter zake competent zijn! Met een scheidsrechter voor de reder, een voor de scheepsbouwer en een derde door de twee samen is men er redelijk zeker van bij geschillen tot een snelle beslissing te komen, zelfs in buitenland.

TEN SLOTTE NOG dit: de bouwer is geen boeman. Hij gaat wel met grote massa's geld om, maar hij zal voor die grote bedragen vele prestaties juist op tijd moeten doen, en hij moet er veel voor kopen of maken! En later is het wel leuk om met de scheepsbouwer over de vele grote kwaliteiten en de enkele kleine gebreken van het schip in vrede te kunnen praten.

Guy Delhasse

(*) De auteur kwam in 1957 bij de scheepswerf Béliard Murdoch terecht. Hij ging mee met het bedrijf toen het Béliard Polyship ging heten. Op beide werven was hij directeur. Als kaderlid op rust is hij vandaag actief in de vereniging *'Belgian Senior Consultants' (BSC)*. Deze club verenigt gepensioneerde kaderleden en oud-bedrijfsleiders die belangeloos advies geven aan jonge ondernemers… ook uit de visserij. BSC kan bereikt worden op tel.nr.: 050 / 45 60 60 en op fax: 050 / 31 37 34.

Seaking haalt gewonde van boord van Z.122

Tijdens een werkongeval aan boord van de Z.122 *Noordster* liep de Zeebrugse visser Wim Desot een schouderbreuk op. Een reddingshelikopter van de luchtmachtbasis in Koksijde haalde de gewonde op voor de Britse kust ter hoogte van Dungeness-Folkestone. De 25-jarige visser werd voor verzorging overgebracht naar het ziekenhuis van Veurne.

Z.554 Nadia in Nederlandse handen

Matroos De Vriendt meldde het al in het interview elders in dit blad: het Zeebrugse garnaalvaartuig Z.554 *Nadia* trekt binnenkort naar Nederland. Het op een na laatste Zeebrugse kustvissersvaartuig komt in handen van de Yerseekse reder Anton Sinke die het vernummert tot YE.137. Reder Sinke is ook eigenaar van de vorig jaar in gebruik genomen YR.138
Het vaartuig Z 544 was eigendom van de BVBA Rederij Nadia uit Blankenberge. Het werd in 1963-1964 gebouwd door het Scheepsbouwbedrijf Kuyper in Schooredam (Ned.). Het kwam pas in 1968 als Z.554 *Noordkaap* bij onze vloot door toedoen van het Heistse echtpaar Jan Vantorre-Irène Desmidt en Hubert Vantorre. Vervolgens kwam het in bezit van de Rederij Lucky Star BVBA uit Lissewege (Bernard Willemkens) die het omdoopte tot Z.554 *Lucky-Star II*. In september 1993 volgde de verkoop aan BVBA Rederij Nadia uit Blankenberge (Stefaan Knudde) die het garnaalvaartuig nu opnieuw doorverkoopt.

KORT ¤ Zoals al gemeld in ons vorig nummer bouwt BVBA De Flamingo uit Zeebrugge een nieuwe Z.526 *Vaya Con Dios* in Nederland. De rederij bezat twee Eurokotters, waarvan de Z.548 *Flamingo* ondergebracht werd in de BVBA *Vaya Con Dios*. De Z.85 *Morgenster* werd overgenomen door de BVBA Morgenster van Alex Decordier. ¤ De oude Z.198 *Zeenimf* (bouwjaar 1969) van Norbert De Groote die al maanden aan de kant ligt, kwam via de Rederij Noordpas (Jan Korf) in handen van een andere Urker, Leender Hakvoort, die het vaartuig onder buitenlandse vlag wil inzetten voor de visserij op Noorse kreefjes.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

April-juni 1998

Verandering van eigendom:
¤ N.12 ARTHUR, eig.: BVBA Vaya Con Dios, A. Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge. Aangifte scheepshypotheekbewaring: 3 februari 1998. ¤ Op dezelfde dag werd het vaartuig opnieuw verkocht aan de vroegere eigenaar, Ronny Vanhoutte, Duinkerkestraat 38, 8620 Nieuwpoort, met verlies van een rechtsgeldige vislicentie. Aangifte scheepshypotheekbewaring: 2 juni 1998.
¤ O.518 LA FAROUCHE, eig. NV Drakkar, Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege
¤ Z.198 ZEENIMF, eig. NV Rederij Noordpas, Zeedijk 122-125 A7, 8301, Knokke-Heist. Aangifte scheepshypotheekbewaring: 22 april 1998.
¤ Z.580 POSEIDON, eig. BVBA De Flamingo, Admiraal Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge. Aangifte scheepshypotheekbewaring: 28 april 1998.
Verandering van eigendom en nieuwe motor:
¤ O.124 FIGTHER, eig. BVBA Rederij Dezutter, Victor Demeyerelaan 3, 8670 Koksijde. Motor: ABC, bj. 1998 - 883 kW. Zeebrief: 27 mei 1998.
Nieuwe motor:
¤ N.75 SARVY, eig. BVBA Cardijn, J. Filliaertweg 33, 8620 Nieuwpoort.
Motor: Cummins, 218 kW (bouwjaar 1997). Zeebrief: 20 mei 1998.
Geschrapt:
¤ Z.582 ASANNAT, eig. BVBA Versluys-Vantroye, Kapellestraat 167, 8450 Bredene. Geschrapt 28 april 1998.
¤ O.211 CHRISTOPH, eig. BVBA Christoph, Monnikenwerve 25, 8000 Brugge Geschrapt 13 mei1998.
¤ Z.403 STERN, eig. BVBA Vaya Con Dios, Admiraal Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge. Aangifte scheepshypotheekbewaring: 9 april 1998.
¤ N.22 ZEESTER, eig. BVBA Flamingo, Admiraal Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge. Aangifte scheepshypotheekbewaring: 13 mei 1998.
Opnieuw in de vaart (wijziging thuishaven, eigenaar, kenteken, roepnaam, exploitant): ¤ O.211 ZEESTER (voorheen N.22 Zeester), eig. BVBA Christoph, Monnikenwerve 25, 8000 Brugge. Roepnaam: OPIC, exploitant: Huyghebaert Achiel, Hoefijzerstraat 25, 8400 Oostende. Zeebrief: 10 juni 1998
Opnieuw in de vaart (wijziging naam, kenteken, roepnaam en eigenaar): ¤ Z.582 ASANNAT (voorheen Z.403 Stern), eig. BVBA Versluys-Vantroye, Kapellestraat 167, 8450 Bredene. Roepnaam: OPWZ; LOA: 21 m.; bt. 62 - nt. 18; bouwjaar 1961; motor Mercedes bj. 1989, 221 kW.. Zeebrief: 4 juni 1998
Opnieuw in de vaart (wijziging naam en vervanging motor): ¤ Z.474 HESSEL SR (voorheen Z.474 Limanda, gezonken op 15 september 1997) eig. NV Argo, Zeedijk 122-125 A7, 8301 Knokke-Heist
motor: Caterpillar, 220 kW, bj. 1992. Zeebrief: 14 mei 1998
Adreswijziging: ¤ N.3 PATRICK, eig. BVBA Verleene, Zeedijk 122-125 A7, 8301 Knokke-Heist. Aangifte scheepshypotheekbewaring: 8 mei 1998.
Verandering eigendom: ¤ N.3 PATRICK, eig. NV Rederij Noordpas, Zeedijk 122-125 A7, 8301 Knokke-Heist. Aangifte scheepshypotheekbewaring: 8 mei 1998.
Doorhaling registratie: ¤ N.3 PATRICK, eig. NV Rederij Noordpas, Zeedijk 122-125 A7, 8301 Knokke-Heist. Doorhaling na verkoop van het vaartuig zonder rechtsgeldige vislicentie aan John O'Connel, Dublin (Ierland).
¤ O.369 KONINGIN DER ENGELEN, eig. Verleene Marnix, Duinhoevelaan 17, 8450 Bredene en Verleene Alain, Zeelaan 2B, 8400 Oostende. Doorhaling registratie na schipbreuk op 21 februari 1998. Aangifte scheepshypotheekbewaring: 20 april 1998
Nieuw vaartuig: ¤ B.518 DRAKKAR (voorheen in opbouw als Z.518 Snekkar) eig.: NV Drakkar, Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Roepnaam: OPUN; LOA: 37,81 m.; BOA: 8,56 m.; bt. 384 - nt 115; werf: De Graeve, Zeebrugge; staal; motor: MaK, bj. 1998 - 882 kW, boomkorvisserij. Zeebrief: 8 juli 1998
SCHELDEVISSERSVLOOT - Verandering eigenaar: ¤ R.21 TWEE GEBROEDERS, eig. BVBA L & B Schelde, Laageind 42, 2940 Stabroek. Aang. scheepshypotheekbew.: 13 mei 1998.

Renaud steeds bereikbaar: GSM 04777 27 46 58

Scheepsdiesel
RENAUD
BVBA Vantorre - Devinck

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

- leidingwerk
- slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- *STEEDS! BEREIKBAAR: 0477 27 46 58*

Boekbesprekingen

Eeuweling

Bij de uitgeverij De Alk uit het Nederlandse Alkmaar (vandaar de naam dus) rolde onlangs een prachtig boek van de persen. Het tweedelig werk werd uitgegeven naar aanleiding van de honderdste verjaardag van de rederij *Wagenburg Shipping bv* uit het Nederlandse Delftzijl. In feite gaat het om *twee* boeken van evenveel auteurs. In het eerste deel geeft Hans Beukema onder de titel *'Wagenborg 100 jaar, transport over water, wadden en wegen'* een gedetailleerd overzicht van de activiteiten van het maritiem getinte bedrijf.

In het tweede boekwerk, *'Wagenborg 100 jaar, de schepen van 1898 tot 1998'*, van de hand van Gerrit de Boer, komt de vlootlijst onder de aandacht; alles samen zo'n 650 schepen, die een vooraanstaande rol gespeeld hebben in de stormachtige ontwikkeling van de Groninger scheepvaart.

De boeken tellen respectievelijk 240 en 264 bladzijden, gebonden en uitgegeen in een stofwikkel. Samen bevatten ze zo'n 600 foto's waarvan er meer dan 400 schepen tonen.

De boeken (ISBN 90-6013076 en ISBN 90-6013075-8) kosten elk 69,90 gulden en zijn verkrijgbaar in de boekhandel. In België worden de uitgaven van De Alk verspreid door Agora, tel.: 053 / 78 87 00.

Koninkijke stoom

Bij dezelfde uitgeverij verscheen ook het boek *'Koninklijke Nederlandse Stoomvaartmaatschappij KNSM'*. In dit boek behandelt auteur Aad Schol — ooit zelf zeevarend bij deze rederij — in woord en beeld 125 jaar geschiedenis van de KNSM. Tijdens haar leven dat in 1856 begon, was de rederij actief in de handels- en passagiersvaart in het Oostzeegebied, de Middellandse Zee, het Caraïbisch gebied en het Amerikaanse continent. Naast de maritieme activiteiten was de KNSM tijdens de loop der jaren ook actief op tal van andere vlakken.

In de periode van de grote fusies in de Nederlandse scheepvaartwereld wist de directie aanvankelijk het bedrijf zelfstandig gaande te houden. In 1981 echter werden de zeeën te hoog zodat ook deze grote onderneming zich bij het onvermijdelijke moest neerleggen. Ze fuseerde met de *Neddloyd Groep NV* in Rotterdam. Meteen verdween de laatste grote scheepvaartmaatschappij uit het eens zo schitterende Amsterdamse havengebied.

Deze waardevolle bijdrage tot de maritieme geschiedenis van de lage landen (ISBN 90-6013-056-1) telt 320 pagina's, is op groot formaat met harde omslag uitgegeven en bevat een schat aan fotomateriaal. Kostprijs 99 gulden. In België worden de uitgaven van De Alk verspreid door Agora, tel.: 053 / 78 87 00.

Boekbesprekingen Frank Neyts

HVB-burelen gesloten!

Wij zijn moe wij zijn toe tot 15 september

10 - 14 NOVEMBER 1998
INTERNATIONALE VAKBEURS VOOR DE RIJN- EN BINNENVAART, BEROEPSVISSERIJ, KOOPVAARDIJ EN BAGGERINDUSTRIE

ROTTERDAM MARITIME

Onbetwist de maritieme vakbeurs bij uitstek. Met ruim 450 exposanten in een totaal vernieuwd Ahoy'. Groter dan ooit, overzichtelijker dan ooit, informatiever dan ooit. Met een bezoek aan Rotterdam Maritime zet u de koers uit naar een welvarende toekomst.

Noteer alvast de data,
10 - 14 november 1998. Niet vergeten!

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

ahoy rotterdam

Ahoy' Rotterdam
Ahoy'-weg 10
3084 BA Rotterdam
Tel.: 010 2933 204/212

TUSSEN SCHIP & KAAI

nieuw!

LECTORI SALUTEM! Op mijn *maiden trip* aan boord van het schip 'The Columnist' ben ik de scheepsjongen van de schrijversbemanning. Kapitein Vandekerckhove, liefhebber van de controverse, heeft me doelbewust gesjangaaid nadat door mijn toedoen enige matrozen afmonsterden (mea culpa).
Alhoewel dit nieuwe engagement voor mij geen financiële voordelen opbrengt, grijp ik de kans met beide handen. Daarmee is ook de fabel dat vissers alléén tegen bezoldiging de handen uit de mouwen steken uit de wereld geholpen. Anderzijds wil ik ook benadrukken dat iemands ambitie om dingen te veranderen niet verwezenlijkt wordt door kritiek te spuien, maar wel door een actieve rol te spelen in die verandering. *'If you can't beat them, join them!*
Nochtans kan ik niet zeggen dat ik laaiend enthousiast ben over de publiciteit die mijn naam de laatste maanden in dit blad gekregen heeft, maar ik ben van mening dat het een noodzakelijk kwaad is. Onbekend wensen te blijven is hoe dan ook een vorm van lafheid, en iemand die anoniem beweert dat zijn reder hem besteelt, heeft ongetwijfeld zelf wel eens een visje teveel mee naar huis genomen. Daarom is het belangrijk dat, wat ook uw mening is, ze op een open en eerlijke manier wereldkundig gemaakt wordt. Bij deze wil ik proberen om iedereen die op een opbouwende manier wil debatteren op de goede weg te zetten.

GEERT DEMAN VROEG zich in een lezersbrief (HVB VI 1998) af of ik ook niets *voel* wanneer de zoveelste *bruine envelop* met nieuwe visserijbeperkingen bij mij in de bus valt. Ik zal hem er eerlijk op antwoorden.
In de voorbije jaren werd door de schippers nogal wat *gefoefeld* bij het boeken van hun vangsten. Wanneer in gebieden met kleine quota, door spelingen der natuur, volle netten opgehaald werden dan placht men die vangsten over te boeken naar andere gebieden waar meer quota voor handen zijn. Het resultaat is duidelijk. Zones waar niet of nauwelijks gevist was, kwamen vroegtijdig onder grote druk te staan; een a-solidaire en allesbehalve eerlijke manier van werken dus. Ook ik heb me aan deze praktijken schuldig gemaakt. Correct is het allemaal zeker niet, maar de sterke concurrentiedruk onder de schippers maakt veel duidelijk.
Vorige maand viel één van die gehate bruine briefomslagen in de bus. Sinds een paar jaar moeten schippers die in de westelijke wateren werken een inspanningsrapport doorseinen wanneer ze van gebied veranderen. Deze maatregel liet nogal wat *gaten tussen de mazen van het net*, en werd nu aangevuld met een bijkomende verplichting. Bij iedere verandering van gebied moet nu ook *de vangst, die op dat ogenblik aan boord is*, secuur doorgegeven worden aan de bevoegde overheden.
Beste Geert, ik heb gejuicht en gejubeld, want deze bruine omslag zal ervoor zorgen dat in de toekomst niemand meer van op afstand mijn brood zal roven. Het betekent tegelijk dat ikzelf, omdat men mijn brood niet meer rooft, niemand anders meer zal beroven. Dat zal niet meer nodig zijn, want het gebied waar ik graag vis zal volgend jaar niet meer vroegtijdig gesloten worden.
Kort daarop volgde nog een bruine envelop. Nu werd me diets gemaakt dat de tongvangsten in de Ierse zee beperkt werden tot 10 kg per uur aanwezigheid in het gebied. Eindelijk! Vermits we daar regelrecht afstevenen op een vroegtijdige sluiting komt die maatregel eigenlijk al wat te laat. Maar toch biedt deze bruine omslag mij ongetwijfeld wat respijt, en zal de Ierse Z 0ee een paar weken langer dan verwacht mocht worden Belgische vaartuigen herbergen. Geert Deman schijnt niet echt te begrijpen dat wetten en beperkingen noodzakelijk geworden zijn om ons het hele jaar door aan de kost te laten komen. Als hij later als bejaarde man zijn kleinkinderen de vissershaven kan tonen (wat hij wel wil doen, zo schreef hij in zijn brief), dan zullen die bruine *enveloppen* daar ongetwijfeld voor iets tussen zitten.
Het hoeft in de visserij allemààl niet zo slecht te zijn als het door sommigen zo graag voorgesteld wordt. Ik wil daarmee de problemen van de kustvisserij, het bemanningsprobleem, het sociale drama van de lange reizen... zeker niet ontkennen. Een fundamentele verandering dringt zich op. Maar er wordt aan gewerkt. De meeste vissers zien in dat vloot- en quotabeleid, sociaal statuut en sociaal leven aangepakt moeten worden. In de komende jaren zullen de oplossingen voor deze problemen vorm krijgen. De mensen die dààr kritiek op spuien, de mensen die alleen maar zitten te janken, die willen eigenlijk niet dat er iets verandert. Dat zijn de conservatieven, de dooddoeners.
Wat de boer niet kent, eet hij niet. Maar als zijn oogst dreigt te mislukken, is er geen alternatief. Wanneer hij in koppige volharding de hem aangeboden onbekende vruchten weigert te proeven, dan verhongert hij. Wat er dan met zijn boerderij gebeurt, dat mag de lezer zelf bedenken.

Philippe Godfroid

In die tijd ging de mens nog vóór het schip

'Vooraleer we de brug opendraaiden keken we of er geen mensen onder lagen.'

's AVONDS ALS HET LEVEN me zwaar te moede wordt, fiets ik, om mijn zinnen te verzetten, al eens naar het Oostendse Visserijdok. Meestal moet ik daarbij een kwalijke westenwind trotseren en daarom ben ik telkens blij als ik aan de sluizen een wijle kan verpozen. Terwijl de nacht vervolgens over de zee valt informeer ik welke schepen er zich aanmelden (geen), ik luister naar het weerbericht (slecht), maar bovenal wacht ik tot de sasmeester aan het vertellen slaat. Hij is zo'n beetje de Oom Wim van de Oostendse visserij. Net zoals de stripheld uit onze kinderjaren is ook voor sassenier Deckmyn elke aanleiding goed om zijn verhalentrommel boven te halen. Zijn acolieten zetten zich dan in de kleine kring rond de meester, iemand steekt een pijp op en zelf duw ik een hasjpruim achter de kiezen. En het gaat dan altijd over vroeger, over de tijd waarin iedereen in de visserij gelukkig was (al was het maar omdat ik er nog niet over schreef). Benieuwd wat sasmeester Pascal Deckmyn vandaag aan de vergetelheid zal ontrukken.

Deckmyn: *'Toen ik in de jaren zestig in stadsdienst aan de Oostendse sluizen kwam werken, was dat aan hetgeen het "oud-sas" genoemd werd: de huidige Mercatorjachthaven. De sluis voor het station was er nog een met houten deuren en daar lag ook een houten bruggetje dat de stad met het treinstation verbond. In het dok lagen enkele oude Engelse jachten en het mosselschip van Soete en voor de rest was daar niets. Die jachten waren de eigendom van een Engelse lord of een Belgische baron, als het al niet van een Franse graaf was, maar geloof me het waren er allemaal van de soort 'sans sous', want het waren de sasknechten die er gratis en voor niets voor instonden dat die jachten bleven drijven. Ja, we hebben wat ruimen leeggeschept in die tijd. Naast ons wachthuisje was er een publieke W.C. en daarnaast kon je frieten kopen in hetgeen heel terecht een frietkot genoemd wordt, maar dat vandaag verbloemend omschreven wordt als friethouse, frietshop en godbetert frietboetiek. Langs het dok stonden taxi's en paardenkoetsen te wachten op klanten. Ja, en dat waren er vele in die tijd.'*

Het werk

'Je mag wel zeggen dat het werk aan de sluizen in die tijd handenarbeid was. De sluizen werden gesloten met kaapstanders: houten blokken waarin drie balken gestoken werden. Ronddraaiend duwden we daarmee de sluizen toe.

Als we de verderop gelegen Kapellebrug gingen opendraaien moesten we eerst vier petroleumlampen in gereedheid brengen en er te voet mee naar die brug trekken. Die lampen waren de verkeerslichten. Maar tegen de tijd dat we daar aankwamen waren die lampen uitgegaan of was het glas zwartgebrand, zodat er van een rood licht al lang geen sprake meer was. Maar goed. We moesten die lampen aan weerszijden van de brug plaatsen, vervolgens een klep lichten, de slagbomen doorschuiven en ten slotte de brug openduwen. (Ik heb het nog eens meegemaakt dat een sassenier zo'n slagboom door het openstaande raampje van een personenwagen stak.) Nadat we heel dat proces dan ook in omgekeerde volgorde uitgevoerd hadden trokken we met de lampen weer naar ons wachthuisje.

De stationsbrug was dan weer een ander geval. Vooraleer je die opendraaide moest je eerst eens kijken of er niemand onder te slapen lag. Vooral in de tijd dat de hippies in volle opkomst waren gebeurde het meer dan eens dat er groepjes mensen onder de brug sliepen, in weer en wind, met alleen maar een deken bedekt. Die stationsbrug bestond uit twee delen die in de tegenovergestelde richting openden. Die brug moest vooral vlug open en toe gaan, want het volk dat toen (veel talrijker dan nu) de trein moest nemen stond voor de brug te wachten. Het gebeurde wel eens dat het jacht dat moest passeren

stilgevallen was of dat er panne aan het brugsysteem was en dan stonden wij erbij om massa's scheldwoorden in ontvangst te nemen. Het ging dan van: "Luiaards draait die brug toe. Mijn trein wacht niet, lamzakken!" Ja, je moest over een dikke huid beschikken en/of over slechte oren.

Vóór de milieunormen

Naast de sluis bevond zich de toentertijd welbekende "stroenthoek". Bij laag water beval de sluismeester om een schuif open te zetten van waaruit de inhoud van alle Oostendse WC's naar zee dreef. Een paradijs voor ratten was het in die omgeving. Een mooi zicht was het niet en smakelijk was anders. Dat ondervonden ook degenen die hun portie frieten aan de rand van die put wilden opeten. Maar... de "stroenthoek" had ook voordelen! Er lagen daar enige garnaalscheepjes die geen last hadden van aangroei onder het wateroppervlak... wegens teveel ammoniak in het water!'

Anekdoten

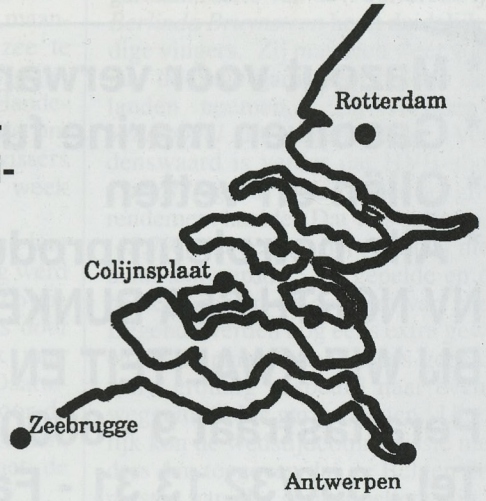
Ja, daar moeten we hard om lachen. De meester smijt nog een blok hout in het vuur, want de nachten beginnen nu al koud te worden daar aan de havenkant. Vooral voor mensen die heel de tijd stil zitten. Het is pikkedonker en we horen alleen maar het geluid van de misthoorn. We wachten in spanning. Deckmyn schraapt zijn keel en vervolgt: *'In die tijd was het op donderdag ook al marktdag in de stad. Op die markt stond een liedjeszanger die er zijn blaadjes verkocht met teksten die je dan kon meezingen. Je houdt het vandaag niet meer voor mogelijk maar rond die man stond inderdaad een hele kring mensen en iedereen was daar op klaarlichte dag luidop smartlappen aan het zingen. Op zo'n donderdag moest een sasknecht zo nodig naar de markt om een en ander te kopen. Hij zou vlug over en weer lopen, maar toen hij de liedjeszanger bezig zag werd de verleiding te groot. Hij kocht een liedblaadje, stelde zich op in de kring en zong uit volle borst mee. Dat ging zo door tot de havenluitenant hem op de schouders klopte en hem midden in het refrein toesnauwde: "Zou je niet beter weer naar je sluis gaan in plaats van hier te staan janken?" Ja, het gebeurde in die tijd al eens dat we het sluisgebeuren lieten voor wat het was. Dat zou vandaag niet meer mogelijk zijn. Zo was er die keer dat de sluismeester en zijn knecht besloten om eens tot aan het standbeeld der zeelieden te wandelen om er te kijken of er geen schip afkwam en ook wel om eens naar het weer te kijken. En ja hoor, in de verte merkten ze een vaste klant van de jachthaven op en ze besloten op hun schreden terug te keren. Maar hoe gaat dat? Je komt onderweg een bootjessjower tegen en je maakt met de man een praatje. Toen ze uiteindelijk bij hun sluis kwamen was het jacht nergens meer te zien. Vergaan? Neen! De eigenaar had zelf de sluis bediend en het jacht lag al veilig en wel op zijn meerplaats.'*

'Waar het kon, hielpen we de medemens. Zo was er die dame die dringend moest plassen. Ze wilde

kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloond wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

Die jachten waren de eigendom van een Engelse lord of een Belgische baron, als het al niet van een Franse graaf was, maar geloof me het waren er allemaal van de soort 'sans sous'. Ja, we hebben wat ruimen leeggeschept in die tijd.

dus weten where the toilet was. Wel, er was daar inderdaad een publieke WC, maar alleen voor mannen. De mevrouw was echt wel in a hurry en de sasknecht stelde haar een emmer voor die in het sashuisje stond. En zo geschiedde. Moest het vandaag gebeuren dan vloog je in de gevangenis.

Het openbare mannentoilet was dan weer een ontmoetingsplaats voor homo's. Als je daar stond te plassen was er altijd wel een buurman die over het muurtje probeerde te kijken.'

'Veel volk was er rond de sluis als de trein of de maalboot toekwam. Je kan je dat vandaag niet meer voorstellen. Duizenden mensen stroomden dan gepakt en gezakt het station uit. Ze werden zoveel mogelijk tegengehouden door de zogenaamde "porteurs". Dat waren mannen die in opdracht van hoteliers klanten ronselden. Op een stootkar laadden ze de bagage van hùn toeristen en samen trokken ze dan de stad tot grote tevredenheid van eenieder. Ja, dàt was de tijd!'

In het sashuis is het vuur inmiddels gedoofd. Alsook de pijp van de rokers. De tijd is voorbijgevlogen en het daghet in het oosten. Ik maak mijn fiets wakker en rij weer landinwaarts. En ga niet rusten vooraleer ik bovenstaande tekst veilig en wel in de tekstverwerker opgeslaan heb. Ook deze woorden zijn weer vastgelegd voor het nageslacht, die anders nooit ofte nimmer van het bestaan van een Oostendse stroenthoek zou geweten hebben. (fv)

Nieuws uit Nederland

G.B. legt Nederlandse quotahoppers aan banden

Het Britse ministerie van visserij (MAFF) zal vanaf 1 januari 1999 alle Britse vaartuigen verplichten om voldoende economische banden met de plaatselijke vissersgemeenschappen te onderhouden. Deze maatregelen hebben alles te maken met het bekende verschijnsel van de zgn. vlagschepen, waarbij buitenlandse reders zich een vaartuig uit het land toeëigenen waarmee ze op gequoteerde vis jagen die door de EU aan dat betreffende land toegekend werd.

Omdat de Nederlandse visserij zich niet gehouden heeft aan de Meerjarige oriëntatieplannen van de Europese Unie (MOP) heeft dat land een vloot die veel groter is dan hetgeen de EU bij het vastleggen van deze MOP voor ogen had. De quota die onze noorderburen toegekend kregen waren dan ook veel te klein om al die schepen toe te laten rendabel te vissen. Komt daarbij dat de quotakoek door de Nederlandse visserij geprivatiseerd werd in de zgn. Biesheuvelgroepen. De combinatie van voorgaande elementen maakt dat schippers hun visrechten in Nederland bijzonder duur betalen.

Veel Nederlandse reders hebben dan ook een andere weg gekozen. Ze kochten in het buitenland rederijen op en vissen sindsdien met deze buitenlandse vaartuigen op Belgische, Duitse en Britse quota.

Voor wat G.B. betreft leidde dit to een een merkwaardige situatie. Sommige commentatoren beweren dat Nederlandse vaartuigen onder Britse vlag vandaag zowat de helft van de Britse kottervloot controleren... Niet zo leuk voor de Britse vissersgemeenschappen is dat die Brits-Nederlandse schepen de Britse veilingen, de Britse vissers en de Britse toeleveringsbedrijven links laten liggen.

De nieuwe Britse wet wil dat verhinderen. Dat een bescherming van de plaatselijke vissersgemeenschappen mogelijk is wordt nu ook aangetoond omdat het Britse voorstel onlangs door de Europese Commissie goedgekeurd werd.

De nieuwe regels bepalen dat elk visserssvaartuig dat onder Britse vlag vaart *ofwel minstens vijftig procent van de vangst van gequoteerde soorten in het Verenigd Koninkrijk moet aan land zetten ofwel minstens de helft van de operationele kosten in het U.K. moet gemaakt worden, ofwel dat minstens de helft van de bemanningsleden in het Vernenigd Koninkrijk woonachtig moet zijn (of een combinatie van deze drie).*

Wanneer op 1 januari 2000 zou blijken dat sommige vaartuigen aan deze voorwaarden niet voldoen, dan kan de licentie van het vaartuig in 2001 ingetrokken worden.

Een woordvoerder van de Brits-Hollandse vloot verklaarde dat zijn vereniging de wet op juridische basis zal proberen aan te vechten. Volgens hem zou de normale bedrijfsvoering door de wet geschaad worden.

Herinneren we eraan dat ook België de procedure opgestart heeft om tot soortgelijke wetgeving te komen.

Stakende garnaalvissers

Verbolgen garnaalvissers uit de Nederlandse vissershavens Lauwersoog, Harlingen en Wieringen weigerden op maandag 10 augustus hun schip in zee te sturen. Dat had alles te maken met prijsafspraken betreffende de garnaal. Handelaars hadden immers eenzijdig beslist om de garnaalprijs te verlagen om de vissers er zodoende toe te brengen per week meer garnaal aan te voeren.

De vissers namen het niet en legden hun vaartuigen aan de kant. Op dinsdag werd al een vergelijk gevonden. Er werd overeengekomen om de aanvoer, zoals door de viskopers gevraagd, tijdelijk naar 2.000 kilo per week te brengen. Daartegenover werd een hogere prijs voor de garnaalaanvoerders overeengekomen, zodat iedereen tevreden was met de nieuwe zomerregeling.

Colijnsplaat heeft succes in België

De zgn. zuidgarnalen van de vismijn van Colijnsplaat kennen een groot succes bij Belgische afnemers. Zuidgarnalen zijn grote garnalen die door HVB-adverteerder de vismijn van Colijnsplaat een certificaat meekrijgen. Volgens directeur Lokerse is de operatie met het certificaat een meevaller die zich uit in een sterke prijs. *'De prijs voor garnalen ligt hier zeker veertig procent boen het gemiddelde dat daarvoor in Nederland betaald wordt. Soms wordt voor onze zuidgarnalen zelfs drie keer meer betaald dan voor de kleinere garnalen uit de noord. In de Belgische Delhaizewinkels vormen de zuidgarnalen zelfs een apart product.'*

In Colijnsplaat zien ze er overigens op toe dat de aanvoer van deze veelgevraagde garnaal niet al te groot wordt. Lokerse: *'De kleine Belgische groothandelaren die de grote afnemers van de lekkernij zijn kunnen niet meer dan tien ton per week afnemen.'*

België heeft succes in Colijnsplaat

Naar jaarlijkse gewoonte ging in Colijnsplaat het *Open Nederlandse Kampioenschap Garnaalpellen* door. De titel werd (overigens niet voor de eerste keer) naar Oostende gehaald door de pellers van de garnaalkruiers van de Vuurtorenwijk. *Berlinda Bruynsteen* heeft duidelijk vaardige vingers. Zij mag zich weer voor een jaar de beste garnaalpelster van de lage landen noemen. Zij versloeg nipt *Ventevogel* uit Arnemuiden. Vermeldenswaard is verder dat HVB-abonnee *Carlos Degendt* uit Oostende het grootste rendement haalde. Dat was zelfs zo hoog (45,7%) dat de jury het resultaat niet zomaar aanvaardde. De gepelde en ongepelde garnalen en de tarra van chefkok Degendt werden nog eens extra gewogen en op de plaats waar Carlos gepeld had werd grondig gespeurd naar eventueel weggemoffelde garnaalresten. Uiteindelijk kon de wedstijdcommmissie niet anders dan toegeven dat de Belgen de zuinigsten van alle garnaalpellers zijn.

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

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge

— lage verzekeringspremies; franchise 150 bef per brutoton;
— volledige dekking van de risico's;
— soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
— bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karachter

EEN BIJZONDER GOEDGEPLAATSTE (maar daarom niet minder onwelriekende) wind waaide een machtig interessant document tot in mijn vuurtoren. Het papierum bewijst godver dat de hoofdzwatelaar van dit prachttijdschrift wel degelijk de *Mediageilaard* is dien zich mondiaal als *Visserijexpert* wil laten gelden (zoals de heer Pots D. alhier enige maanden geleden uitgebreid ontlulde en daarvoor terecht van het gezin ZV-R blommen thuisbezorgd kreeg). Meer nog: tegelijk steunt dit document de *Informatiecampagne* van de heer Crabeels D. aangaande dezelfde HVB-onverlaat.

Dat laatste vraagt enige uitleg. Dien u meteen ook krijgt. Aan ettelijke cafétogen organiseert de heer Crabeels D. (de vooral via mijn toedoen bekende hoofddenker van het zootje Oostendse Havengebruikers) namelijk een soortement mondelinge enquêtes waarbij (gelukkig) vooral aan het aldaar aanwezige vrouwelijk clienteel gevraagd wordt of ze de hoofdschrijvelaar van HVB recentelijk nog gevogeld hebben. (Deze enquêtes namen toevallig een aanvang kort nadat Vandekerckhove weigerde nog langer als stroman van 1 welbepaalde advokaat misbruikt te worden, maar dit helemaal terzijde.) Uiteraard ontkennen deze vrouwmensen vervolgens steevast uit volle boezem de HVB-man ook nog maar ergens bekeken te hebben. Waarna de heer Crabeels D., ten onrechte gerustgesteld, hen de ware aard van onze

International Who's Who of Professionals™
414 Bell Fork Road
P.O. Box 3002
Jacksonville, NC 28541-3002
Telephone nu
1-800/ASK-4-W
1-910/455-644
Fax1-910/455-

ABBREVIATED BIOG

Flor Vandekerckhove
Visserijblad
Dorpstraat 121
8450 Bredene
Belgium 8450

hoofdschrijvelaar in geuren en kleuren ontlult: Vandekerckhove F. is als mens niet te vertrouwen. En als voetmat al helemaal niet. Hier blijkt het aangewaaide document ook de heer Crabeels D. gelijk te geven. Langs de ene kant laat Vandekerckhove zich immers nergens nog zien, maar langs de andere kant... is hij bezig 1 mondiale doorbraak te forceren.

Maar laten we niet verder lullen. De feiten spreken voor zichzelve!

Hetgeen hierboven afgedrukt staat is niets

First

OCCUPATION:

Principal: FISHERY EXPERT
(example: communications company executive, microl

econdary: FOOTBALL PLAYER
(example: consultant, researcher)

minder dan de aanhef van 1 brief vanwege het beroemde naslagwerk *'Who is who in the world'* (Wie is wie op de aardkloot). Daarin worden alle dikkenekken uit de hele wereld verzameld. De Amerikaanse en toch degelijke talentjagers stuurden dus 1 schrijven op naar onze man die zich — we kunnen het niet genoeg herhalen al ware het maar om deze bladzijde vol te krijgen — ten onzent onterecht als Visserij-expert laat gelden.

Hetgeen de heer Pots D. al wist, blijkt juist te zijn. Onder het Engelsachtige *'Principal occupation'* schrijft de snoodaard inderdaad helengans onterecht *'Visserijdeskundige'*, maar dan in het Amerikaanders natuurlijk opdat de mensen in de U.S.A. het ook zouden weten! (Zie hierboven)

Wat (zo mogelijks!) nog erger is, is dat hij als tweede bezigheid vermeldt dat hij voetballist zou zijn, hetgeen onze vermoedens schijnt te bevestigen dat de man ook aan 1 sportcarrière timmert (gesteld dat hij enige stielkennis zou hebben betreffende het timmermanschap natuurlijk).

Dat van die voetbalcarrière wordt evenwel door de heer Crabeels D. krachtig ontkend, zo wisten ons verschillende vrouwelijke waarnemers (om niet te zeggen waarneem-

THE REAL
WINNIE MANDELA'S FOOTBALL
y organization or branch From (year) to (year)

sters) te melden. Volgens de Havengebruiker is dat sportgedoe alleen maar 1 dekmatel om aan politiek te kunnen doen.

Ook daar is het document inderdaad bijzonder compromitterend. Blijkt dat de HVB-voorman zich ONTERECHT als *voetballist* uitgeeft. Onder de plaats waar hij de naam van zijn club moest vermelden staat niet zoiets als *F.C. De Vismijnvrienden*, maar wel: *'The Real Winnie Mandela's Football Team'*, (zie hierboven) 1 bende die, in tegenstelling tot hetgeen de naam laat vermoeden, niets met sport, maar alles met terreur te maken heeft. En wel ten voordele van 1 zwart wijf. Maar om dat allemaal aan u uit te leggen, waarde lezer, is toch wel 1 schier onbegonnen zaak.

Vandaar ook dat wij vanaf volgende maand in deze rubriek alleen nog maar foto's zullen publiceren, want het niveau van de HVB-lezers laat omzeggens geen teksten meer toe. Toch niet als ze van dien aard zijn dat er een wijl bij gepeinsd moet worden. Waarmee ik er in extremis toch nog in slaag ook u, veelgeplaagde lezer, weer te quetsen.

(Naar mij geen vleesetende blommen meer sturen a.u.b., ik doe alleen maar mijn werk.)

MILIEU

Gratis nieuwsbrief

Het Instituut voor Europees milieubeleid (IEEP) dat in Londen gevestigd is geeft sinds de lente een nieuwsbrief uit. De nieuwkomer heet *European Newsletter on Fisheries and the Environment*. Het initiatief wordt gesteund door de Europese Commissie. Doel is volgens diezelfde Commissie *'het vergroten van de informatie en begrip van visserij en milieuproblematiek, terwijl ook een netwerk van contactpersonen aangelegd wordt'*. De nieuwsbrief (2 edities per jaar) is gratis en een abonnement kan per fax aangevraagd worden bij mevrouw Clare Coffey van het IEEP op nummer 00 44 171 799 2600.

ENQUETE

Driehonderdvijftig vragenlijsten

EU-commissaris Emma Bonino heeft in Europese visserijmiddens zo'n 350 vragenlijsten verspreid. In een lange volzin zegt ze op die manier aan achtergrondinformatie te willen komen om *'het gemeenschappelijke visserijbeleid in zijn geheel door te lichten en na te denken over de richting waarin het moet worden gestuurd om de visserij in staat te stellen aan het begin van het komende millennium een bedrijfstak te blijven die zich aan de eisen van economie en milieu weet aan te passen en werkgelegenheid en ontwikkelingsperspectieven biedt aan de bevolkingsgroepen en regio's die van deze sector afhankelijk zijn.'*
Volgens Bart Schiltz van de Rederscentrale hebben de Belgische organisaties die zo'n vragenlijst toegestuurd kregen nu besloten om allemaal samen naar Bonino één en hetzelfde antwoord terug te sturen. In de lijsten staan een veertigtal vragen die op zeer uiteenlopende zaken een antwoord verwachten. Dat gaat vanaf het al dan niet toekennen van individuele quota aan vaartuigen, over de rechten van van de visconsumenten, tot de bescherming van kustvissers.

NEDERLAND

Visserij achteruit in 1997

De Nederlandse kottervisserij had in 1997 niet zo'n goed jaar. Dat blijkt uit de cijfers van het rapport *'Visserij in cijfers'*, een uitgave van het LEI-DLO in Den Haag. Meer bepaald de noordelijke garnalenkotters (met een motorvermogen van minder dan 260 pk) en de grote boomkorvaartuigen (1.501 - 2.000 pk) hadden het moeilijk en dat terwijl het aantal zeedagen per kotter in de Nederlandse visserij gemiddeld steeg van 169 naar 180 dagen. Het aantal actieve vaartuigen nam in 1997 af van 437 tot 416. In de hele Nederlandse visserij (grote trawlers e.a. inbegrepen) werkten in 1997 nog 2.600 mensen, d.i. 100 minder dan in 1996. In 1993 waren er dat volgens EU-cijfers nog 2.834.

OOSTENDE

Tien miljoen extra voor O.129 Amandine

Het Oostendse stadsbestuur heeft tien miljoen extra uitgetrokken voor de de restauratie van de ijslander O.129 Amandine. De aanpassing van de begroting brengt de totale bijdrage in het project op dertien miljoen frank.

Het eerstvolgende HVB ligt bij u in de bus op vrijdag 2 oktober

VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.
Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel 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

KASPISCHE ZEE

Illegaal achter de kaviaar aan

Nagenoeg alle kaviaar die je vandaag in de warenhuizen kunt kopen is illegaal, want afkomstig uit onwettelijk gevangen steur in de Kaspische Zee. Opvallend is dat de legale vangsten de jongste jaren dalen wegens het uitsterven van de soort. Het aantal stropers dat gepakt wordt, stijgt dan weer zienderogen. In het Volga-Kaspisch bekken steeg de hoeveelheid aangeslagen kaviaar tussen 1991 en 1995 van 6,1 ,aar 12,2 ton. De hoeveelheid geconfisqueerd illegaal visvlees steeg van 42,5 naar 288 ton.

Er is dan ook veel geld mee gemoeid. Kaviaar kost op de internationale markt ongeveer 6.290 frank pe kilogram. De totale wereldhandel wordt op 2,8 miljard frank geschat en de kleinhandelswaarde op 18,5 miljard frank.

Negentig procent van de steur wordt gevangen in Rusland, Kazachstan, Aebeidzjan, Turkmenistan en Iran, en verhandeld door bedrijven in de EU, Japan, Zwitserland en de USA. De steur wordt verwerkt tot verse, gerookte of gedroogde vis en wordt gebruikt in de oosterse geneeskunde en de Chinese keuken of verwerkt in lijmen. Maar de steur wordt natuurlijk bovenal gevangen voor de eitjes.

Omwille van de lange tijd die nodig is voor een vrouwtje om tot seksuele rijpheid te komen (tussen de zes en de 25 jaar, afhankelijk van de soort) kan kaviaar niet verkregen worden uit vis die in gevangenschap gekweekt wordt.

Om de vernietiging van de soort tegen te gaan werd de handel onlangs aan stenge wetten onderworpen.

EUROPA

Strengere Marpol-voorschriften voor havens

De Europese Commissie wil de afvalbehandeling aan boord van schepen (Marpol 5) aan striktere regels onderwerpen. Om het zeemilieu te vrijwaren is een ontwerp-richtlijn opgesteld die nog door de ministerraad moet worden goedgekeurd. In het voorstel van richtlijn wordt ondermeer geëist dat alle havens in de EU, jacht- en vissershavens inbegrepen, moeten beschikken over inzamel- en opslagplaatsen voor scheepsafval en ladingresten.

Volgens de ontwerp-richtlijn moeten alle havens een afvalplan opstellen dat goedgekeurd en gecontroleerd moet worden door de nationale overheid. Er moet ook een aangepast milieuheffingssysteem gelden dat reders en de scheepsbemanningen aanzet om de milieurichtlijnen na te leven. Overtreders worden gesanctioneerd. De sancties kunnen gaan tot het aan de ketting leggen van de betrokken schepen.

Sommige havens zijn daar al ernstig mee bezig. Ondermeer in de haven van Gent bestaat reeds een ophaling van afval van zee- en binnenschepen door twee milieuboten en zijn in het havengebied al een aantal kleine (2,5 m^2) en grote (30 m^2) containers geplaatst. Er loopt ook een project *"Een propere haven voor het jaar 2000"*. Andere Belgische havens hebben nog geen werk gemaakt van een afvalplan. (gw)

TE KOOP: allerhande reserveonderdelen voor Industriemotor type 6D7HDN. Zowel nieuw als occasie. Lijst op aanvraag. Tel.: 059 / 23 85 94.

Matroos zoekt werk bij de kustvisserij. 075 / 59 10 11 of 059 / 33 04 01.

TE KOOP: 1ste klas scheepsverven aan lage prijs. Rode menie, antiroestverf, lood- en zinkverf, U.S. Navy, epoxy... 050 / 31 45 54

OVER TE NEMEN VISHANDEL - TRAITEUR Volledig uitgerust. Ongeveer 110 m2. — Uitstekende staat - Moet gezien worden! Inlichtingen 02 / 521 05 40.

TE KOOP IJzeren mast, compleet met staanders. Tel & fax 059 / 32 16 96

Matroos zoekt werk bij de sportvisserij of bij de kustvisserij. Altijd te bereiken. Tel.: 057 / 44 85 53.

Te koop: BMC Captain 1,5 l Marine dieselmotor + velvetkoppeling. 050 / 41 78 68.

TE KOOP GEVRAAGD: dieselmotoren en visserijschepen VERVAET OFFICE MARITIME tel: 0031/115471424

TE KOOP: Twee driebladschroeven, een linksdraaiend, een rechtsdraaiend. Voor sportvissersboten. 059 / 320 169

ZOEKT TE KOOP: Lister, luchtgekoeld + koppeling, type SL3M(4).Tel 050 / 41 78 68.

TE KOOP: Visserssloep (ex-Z 447) te koop als sportvissersvaartuig of duikersschip. Tel.: 050 41 71 52

TE KOOP: starter 24 volt. 059 / 320 169

GRATIS zoekers in Het Visserijblad

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

Zij dienen alleen maar de hieronderstaande rooster in te vullen. Indien ze daar alles in gezegd krijgen, dan is de advertentie volledig gratis. Als ze nog meer willen meedelen, dan moeten ze maar eens naar onze advertentietarieven informeren.

Vul vandaag nog de strook in, één letter per vakje en één vakje tussen elk woord, knip het rooster uit en stuur het naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Vergeet je naam + adres niet te vermelden.

Doe het vóór de 20ste van de maand en uw advertentie verschijnt gegarandeerd in de eerstkomende editie van HVB

Naam:.....

Strt & nr:.....

Ptnr & strt:.....

Tel.: .....

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

EEN ZEEMAN IN DE BERGEN

Jaarlijks verlaat Juul De Vocht (foto), oud-directeur van de visserijschool van Heist ons natte Noordzeeland. Hij zoekt dan telkens streken op waar in de verste verte geen zee of vismijn te bespeuren valt. En telkens brengt hij ons verslag uit van zijn wedervaren tussen de landmannen.

Zuid-Tirol — De mens heeft het zwerven in het bloed. Wij althans gaan graag op weg naar nieuwe horizonten. Dit jaar kozen we het voor velen onbekende 'Südtirol' dat nogal eens verkeerdelijk in Oostenrijk gesitueerd wordt, maar wel degelijk bij Italië hoort. Je vindt er het rijke, mooie en indrukwekkende bergmassief 'Dolomiten'.

De grensovergang tussen Oostenrijk en Italië maak je via de Brennerpas. Daarna neem je de afrit 'Brixen-Pustertal'. En in dat Pusterdal vind je een aantal zijdalen waar veel belang gehecht wordt aan het begrip familievakantie.

Franz Stolz van het 'Huber'hotel in Mühlbach-Vals' is onze eerste gastheer. Hij en zijn familie sparen zich niet om ons dagelijks variaties in ontspanning aan te bieden. Een lijst van wandelingen met verschillende moeilijkheidsgraad, een sportinfrastructuur die volwassenen en kinderen boeien, men wijst de gasten op verscheidene kunststeden in de omgeving...

In Toblach-Dobbiaco vinden we in het hotel 'Monica' de familie Troger om ons het 'Hochpustertal' en vooral het 'Sextenmassief' te leren kennen. Hier zit men dan in een bekend gebied, een uitgangspoort naar het mondaine Cortina, Venetië of het Oostenrijkse Lienz. Wij opteren voor het 'Sextenmassief' met uitzicht over een groot gedeelte van het Dolomitengebergte. Genoeg wandelprogramma's en voor de rustige momenten zijn er de bergmeren en daar bovenop een rijk aanbod aan cultuur in het geboortedorp van Gustav Mahler, mooie winkels ook.

Om onze volgende afspraak na te komen nemen we de richting 'Arhntal' waar een breed dal ons welkom heet. In het dorpje Steinhaus is het sporthotel 'Linderhof' (familie Steger) onze stopplaats. Het 'Tauferer Arhntal' ligt aan de zuidelijke zonzijde van de Oostenrijkse 'Zillertaler Alpen'. Een overweldigende blik met ruim 80 toppen van bergen met een hoogte van 3.000 m en meer dan 60 berghutten die, mits wat oefening, goed te bereiken zijn. Volgens Koch, de verantwoordelijke voor het toerisme, nog maar de laatste jaren dat het dal ontdekt werd door de zomervakantiegasten. Dat zijn er steevast met veel belangstelling voor mooie landschappen, romantische bergmeren, watervallen, bruisende stromen voor rafting, bergalmen met een speciale en soms voor ons onbekende vegetatie en bloemenpracht. Verrassend is het als men bij een gletscher de picknick kan nemen of in de berghut de wandelgegevens kan uitwisselen. Ervaren berggidsen hebben gemarkeerde wandelroutes uitgetekend en de Zillertaler Alpen, Durrecker Höhengruppe en Rieserfernergruppe hebben voor iedereen wat te bieden. Cultuur en geschiedenis (zo leert een bezoek aan de kerken, kastelen en de kopermijn) zijn waardevol en vormen een afwisseling in het wandelprogramma.

Uit onze gesprekken met de jonge eigenaars van de hotels en met mensen uit de toeristische diensten komt het steeds weer tot uiting: ze geloven erin! Men durft er te investeren in nieuwbouw, uitbreiding of renovatie van hotels. Het optimisme blijkt ook in de duidelijke inzet om de vakantiegast een goed verblijf te bezorgen: men is gastvrij zonder opdringerig te zijn.

En men respecteert er de natuur: men sluit gebieden af voor de auto, men vraagt de vakantiegast en bergwandelaar de aangeduide bergpaden ter volgen. Hetgeen de Vlaamse vissers ongetwijfeld zullen doen.

Juul De Vocht

Meer info bij: * Franz Stolz, Ferienhotel Huber. I- 39037 Vals -Muhlbach. Italië tel: 0472-547186. * Fam . Troger, Hotel Monica, Gebr. Baurstr. 8 I - 39034 Toblach-Dobbiaco Tel: 0474-972216. * Fam. Steger, Sporthotel Linderhof, I -39030 Steinhaus, Italië tel: 0474-652190. * Koch, Ferienregion Tauferer Arhntal, Arhnerstr 95A I-39030 Steinhaus, Italië tel: 0474-652081. * Alfons Vermeersch, Grote Hulststraat 2A 8700 Tielt, België tel: 051/ 401 296

SMEDERIJ

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan visserijvaartuigen

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

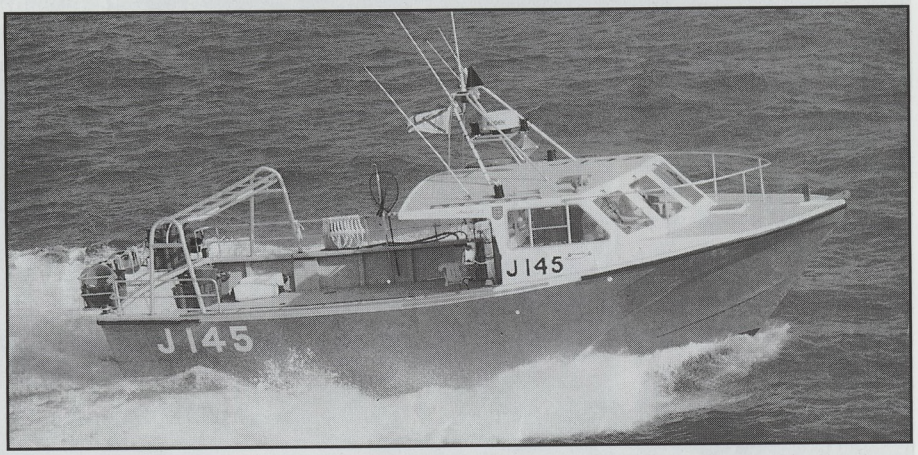
Zetel: Schelpenlaan 12 te Bredene - Tel.: 059/ 32 17 69

Q8 Oils

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

Nieuwe O 369 wordt warrelnetvisser

Op zaterdag 21 februari meldde de Bredense schipper-reder Marnix Verleene aan Radio Oostende dat zijn schip voor de Engelse oostkust zinkende was. De bordenvisser bleek reddeloos verloren en ging voor goed naar de kelder. Gelukkig waren daarbij geen menselijke slachtoffers te betreuren en konden schipper-medeeigenaar Alain Verleene, matroos Willy Dekeizer; motorist John Deley en stuurman Marcel Deprez achteraf hun verhaal vertellen. Vandaag, zes maanden later, staan de broers Verleene alweer klaar met een nieuw project. Halverwege december gaat hun nieuwe schip in zee. Ongewoon voor thuishaven Oostende is dat het een polyester vaartuig wordt dat de warrelnetvisserij zal beoefenen.



De O 369 is van het type 'Offshore 125'. Lengte over alles: 12,8 meter, breedte: 5,1 meter, dieselopslagmogelijkheid tot 2.250 liter, maximum snelheid: 24 knopen, kruissnelheid 16 knopen. Aan boord komen in het tongenseizoen 6 kilometer warrelnetten van 1,5 meter hoog. De visserij wordt beoefend door vier man, die de netten uitzetten, ze twaalf uur later leegmaken en ze onmiddellijk weer uitzetten. Achter de stuurhut komt een overdekte werkruimte (die niet op de foto voorkomt).

Marnix Verleene: *'De rederij blijft wat ze was, het nieuwe schip van mijn broer en ik zal ook het bekende nummer O 369 dragen, maar voor de rest is er geen vergelijking mogelijk. Met het polyester schip varen we dagelijks in en uit. Gedaan de lange reizen! Gedaan ook de grote mazoutkosten. We zullen alleen nog maar de warrelnetvisserij beoefenen, een dagvisserij die 1ste klas vis naar de veiling zal brengen. We rekenen vanaf nu niet meer op grote hopen, maar op kwaliteit.'*

Maar is dat gedoe met staande netten geen grote onbekende voor deze mannen die hun sporen in de bordenvisserij verdiend hebben? Verleene: *'Dat is het zeker, maar we worden hard gesteund door de vissers van het Franse schip 'Godelieve' uit Boulogne dat regelmatig in Oostende en Nieuwpoort te zien is. Ze hebben ons veel raad gegeven bij de aankoop van het schip en binnenkort trekken we met hen de zee op om de stiel te leren. Toffe gasten, die Fransen! Ze spreken overigens zo goed Vlaams als jij en ik.'*

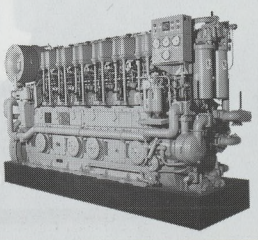
Het scheepsontwerp dat momenteel voor de Verleenes in de gietvorm gezet wordt heet 'Offshore 125' en is een concept van de Engelse *Port Isaac Workboats* uit *Wadebridge*. Voor de toekomstige Vlaamse warrelnetvissers werd het model enigszins aangepast. Vooral het overdekte werkdek zal daarbij bepalend zijn. In het ruim komen twee motoren van 250 pk.

De nieuwe O 296 (die *Attila* zal heten) zal naar schatting volledig uitgerust 16 miljoen frank kosten. Wie de nieuwbouwprijzen van conventioneel gebouwde vissersvaartuigen kent, weet dat de Verleenes op die manier bijzonder goedkoop af zijn. (fv)

Scheepsdiesel Service

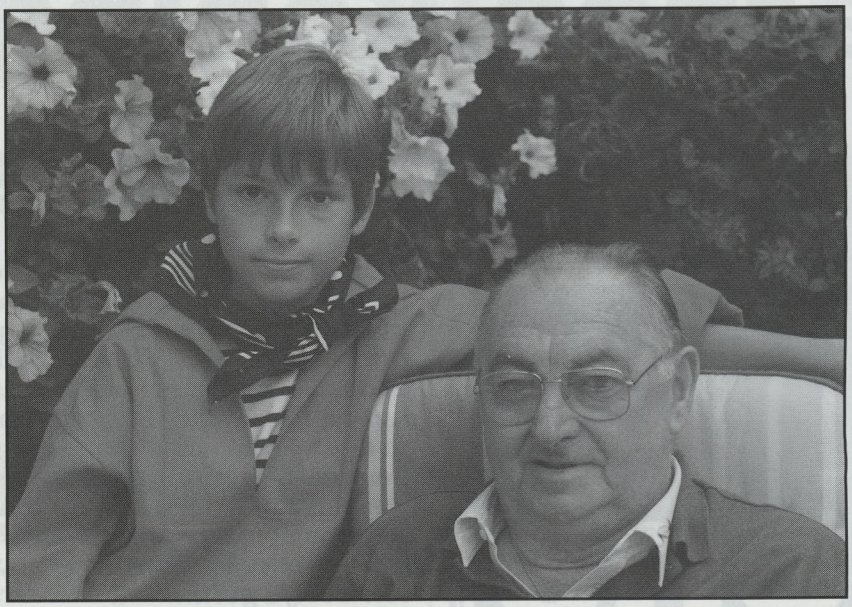
Alle dieselmotoren:
Leveren, plaatsen, revisie en herstelling
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen, waterpompen en compressoren e.a.
Opgieten van motoren met Chockfast
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk

SDS n.v.



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

Visserslied leeft te Heist



Een trotse Robert Cattoor, reder op rust, met zijn kleinzoon Orry Wtterwulghe die een mooi resultaat behaalde tijdens het Festival van het Vlaamse Visserlied te Heist.

De folkloristische vereniging 'Heyst leeft' is al vele jaren de organisator van het Festival van het Visserslied in deze oostkustgemeente. Ook dit jaar kende deze liedjeswedstijd een groot succes. Ook door de steun van Sabam hopen de organisatoren dat er op het festival nieuwe impulsen aan het visserslied gegeven worden. En dat er via het festival misschien ooit wel een 'hit' gecreëerd wordt. In de categorie 'nieuwe creaties' ging Tina Rosita met het vernieuwende 'De wind en de golven' met de derde prijs naar huis. Zij werd voorafgegaan door de winnaar André Vancuyl met 'noorderwind'. Hij kreeg ook de Sabamprijs toegekend. Op de tweede plaats stond Jan Raps en zijn Maats. De Marnixring gaf zijn taalvaardigheidsprijs aan Splash.

De Nederlandse Tina Rosita was evenwel niet te evenaren in de categorie van het 'traditionele visserslied'. Met haar 'Zeeman, o zeeman' kwam ze voor André Vancuyl ('Zeemanslot') en Wonne met 'Een windeke dat uit het oosten kwam'. Deze laatste uitvoerders kregen veel bijval van het publiek omdat ze a capella zongen. Vermelden wij hier nog de jonge knaap Orry Wtterwulghe met de meezinger 'Het kleine café aan de haven'. Van de jury kreeg hij alvast felicitaties met de vooruitgang die hij geboekt had in vergelijking met zijn optreden vorig jaar. (jd)

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Verhuur telescopische kranen
(tot 50 ton, gieklengte 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
Werfkaai 9-11 (vissershaven)

Vissersvloot geanalyseerd

In opdracht van de Europese Unie moet een onderzoeksteam regelmatig verslag uitbrengen van de evolutie van de Belgische visserij. In juli werd het 3de deel daarvan gepubliceerd. *'De socio-economische analyse van de Belgische visservloot'* pleit nogmaals voor het in stand houden van het *'minimum vitalis'*, een grens waaronder de vloot niet mag zakken, wil de beschikbare infrastructuur efficiënt aangewend worden en de nevensectoren rendabel zijn. Merkwaardig is dat deze grens volgens de studie: *'... de huidige omvang (aantal in combinatie met totale capaciteit)* is, (p. 12) daar waar het het W.E.S. (dat in deze studie participeert) de lat vroeger hoger legde. Vraag is verder of deze wetenschapsmensen echt menen dat één denkbeeldig schip dat zo groot zou zijn dat het de totale capaciteit van de Vlaamse vloot bevat even goed het *'minimum vitalis'* verzekert als pakweg 200 vaartuigen met een even sterk verdeelde capaciteit!

Ook de andere besluiten zijn al menig maal gehoord en worden in de studie vrijblijvend geformuleerd; *'de noodzaak om de scholing van de bemanning en de schipper te blijven verzorgen'* (p. 75), terwijl het onderwijs in de praktijk verder afgebouwd wordt; *'Voorts zou een verdere beperking van de capaciteit van een vaartuig kunnen bijdragen tot een haalbare financiering ervan'* (p. 76.) terwijl de praktijk floreert waarbij kleinere vaartuigjes opgekocht worden om de pk's samen te voegen om... een groter schip te bouwen.

Een aantal vraagstukken die echt wel het onderzoeken waard zijn, blijven duister. Bijvoorbeeld: *hoeveel Belgische vaartuigen zijn er momenteel in buitenlandse handen en wat houdt dat aantal in voor het 'minimum vitalis'*?

Een en ander wijst erop dat het rapport alleen maar de bestaande vooroordelen bevestigt. De methode waarbij een uiterst beperkt aantal reders ondervraagd wordt, werkt in elk geval in die richting. Het verzamelen van 'gegevens' uit (niet altijd zinnige) bestaande studies versterkt dat procédé. Zo worden er besluiten getrokken enquête van aalmoezenier Demaeght (1997). De 'onafhankelijke evaluator' rapporteert bijvoorbeeld dat vier op tien ondervraagden de opleiding aan de visserijscholen goed tot zeer goed vinden; dat de enquête de keuzemogelijkheid 'zeer slecht' niet eens vermeldde wordt daarbij verzwegen. Een correctie werd wel aangebracht op de uitslag betreffende de verhouding tussen reders en vissers. Oorspronkelijk wilde men ons ten onrechte doen geloven dat *'een grote helft'* die verhouding *'goed'* vond. Nu heet het dat die relatie *'meestal als matig tot goed omschreven wordt'*. (p.70) De waarheid blijft evenwel dat de meerderheid van de antwoordende vissers de verhouding als zijnde middelmatig tot zeer slecht betitelde!

J. Viaene e.a. Communautair programma voor structurele bijstand in de sector visserij. De socio-economische analyse van de Belgische vissersvloot, juli 1998.

Roger — Pereman — Vantorre

De garnaalkoning van Zeebrugge

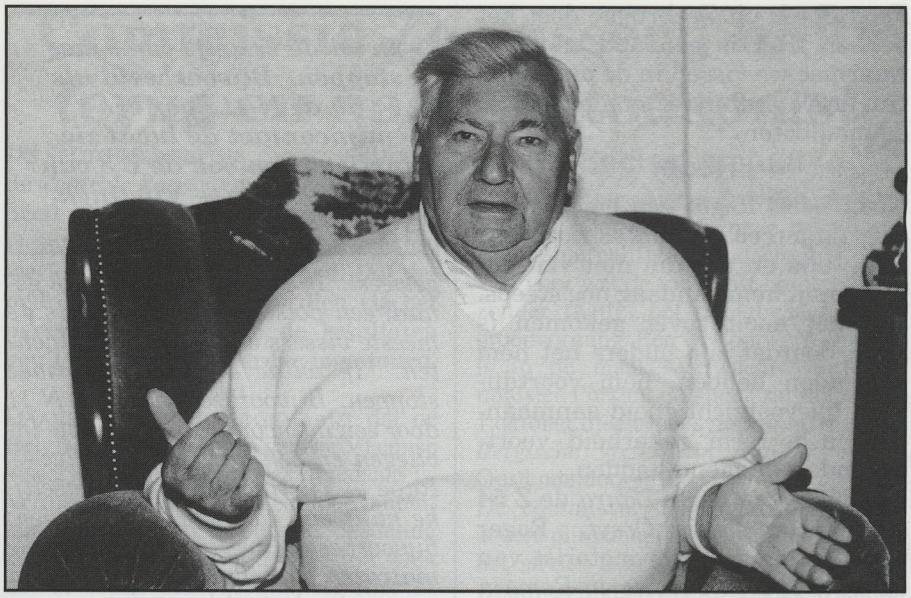
quitiens
n.v.
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT

DE B 518 DRAKKAR ONDER SPANNING!
Alle medewerkers van de NV Quintiens die aan boord van de nieuwe B 518 de volledige elektrische installatie verwezenlijkt hebben, wensen de familie CREVITS en de volledige bemanning veel succes toe.

'day and night service'
'Tel. (050) 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge

VIJF KEER KREEG hij in Zeebrugge de titel van garnaalkoning toegekend, de schipper die in een jaar tijd de grootste aanvoer van garnalen realiseerde. Als we hem vragen hoe hij dat klaargespeeld heeft dan krijgen we een antwoord dat de man tekent: *'Beroepsernst, kennis, een goede bemanning en... een beetje geluk.'*
Wij zouden eraan toevoegen: en een goeie stamboom. Het is in het vissersgezin van vader Kamiel — Pereman — Vantorre en moeder Valerie Vanhulle dat Roger — ook Pereman — Vantorre op 8 april 1928 het levenslicht ziet. Als kind van de zee verdeelt hij zijn jonge jaren over de gemeenteschool, de straat, het strand en... de vaartuigen.

IN 1942 KOMT ER EEN EINDE aan het jeugdig schoolleven van de jonge Roger. Hij krijgt werk in de haringrokerij van *Fred Vandierendonck*. Het zijn de jaren van de wonderbare haringvangsten. In de Consciencestraat verdient hij vier frank per uur. Het werk is eenvoudig genoeg: haring kuisen, in de pekel leggen, op stokjes steken, in de rookoven brengen, achteraf de haring van de stokjes halen, in manden van vijf kilo leggen, deksel erop. Klaar voor de verzending!
Maar Roger wil naar de visserij. Zoals dat in vissersgezinnen veel het geval is, moet hij daarbij eerst de tegenstand van zijn ouders overwinnen. En die tegenstand is gebaseerd op een maar al te reële ervaring. *'In de tijd dat de logge vissersboten met al hun zeilwerk zeer moeilijk te maneuvreren waren heeft grootvader een zoon over boord zien gaan. Hij heeft nog gedaan wat hij kon, maar was er niet meer in geslaagd zijn schip tot bij de jongen te brengen. Voor grootvader was het een harde slag',* het was een gebeurtenis die de 'peremans' niet zomaar konden vergeten.



'Ik heb goeie jaren gekend. Vijf keer garnaalkoning worden, dat zegt toch iets. En er zijn ook laagtepunten geweest. Ik heb een ribbenbreuk gehad, een polsbreuk ook en zoals de meeste vissers een massa rugklachten.' (foto gw)

Op zee

Op 8 april 1944, op dezelfde dag dat hij zestien wordt, kan Roger aanmonsteren op de N 116 *'Anna III'*, een schip dat voor rekening van reder *Decorte* uit Antwerpen vaart. Naast Roger vinden we daar *Filbert Cordenier,* diens zonen *Walter* en *Cyriel* en *Victor Paye.* Thuishaven is Zeebrugge en het vissen gebeurt onder toezicht van de Duitse bezetter. In december krijgt ook dit vaartuig een nieuw nummer: Z 129. [Na WOII wordt de Belgische vissersvloot opnieuw genummerd. Verder in dit artikel worden de oude nummers van de vaartuigen tussen haakjes gezet]

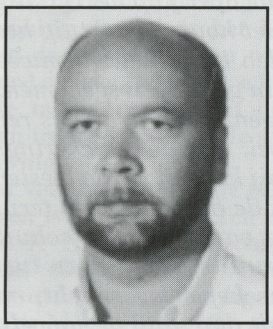
In 1945 komt Roger op de Z 450 *'Anne-Marie-Thérèse'* (Z 86) terecht, een vaartuig van tante *Laura Vanhulle* en *Jozef Savels*. Aan boord treft hij schipper *Gustaaf Vlietinck (Staf van Prosses)*, zijn broer *René Vantorre* en *Pierre Meisseman.*

Aan de Vrije Visserijschool (met lokalen in de gemeenteschool van de Pannestraat) haalt Roger na een korte cursus het brevet van motorist 100 pk. In zes weken worden de vissers er klaargestoomd door de lesgevers *Karel Ackx, Staf Vermeille en Karel Goeminne*. Het examen wordt in de Oostendse zeevaartschool afgelegd voor een jury van mensen uit 'het zeewezen.' In januari 1951 haalt hij op dezelfde manier het brevet van Schipper IIde klas. Roger: *'Wij gingen toen naar de lessen als de tijd het ons toeliet en de lesgevers hadden daar alle begrip voor. Steeds waren zij bereid om ons "bijlessen" te geven. nee, ze keken op geen uurtje om ons te helpen. Zes weken voor ik het examen moest afleggen ging ik niet meer varen: hoogspanning in het kopje!'*

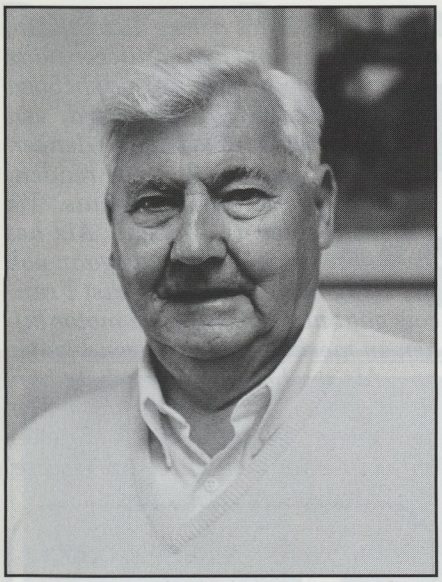
De vaartuigen

Verder geeft de levensweg van een visser meteen een blik op de vaartuigen die de visserij gemaakt hebben. Volgend schip op zijn lijst is het door een Deutz voortbewogen kustvissersvaartuig Z 423 (Z 26) *'Aline-Bertha-Antoinette'*. Een familiezaak, want het scheepje is eigendom van Rogers grootvader (peetje) *Louis — uiteraard Pereman — Vantorre*. Deze voert ook het schip en leidt ermee *Roger, Julien en Camile Brouckaert* ter visserij. In 1948 gaat Roger terug naar de Z 450 (Z 26) waarhij veel leert van de uitstekende schipper *Louis — Grauwels — Vantorre*. In 1951 komt hij voor korte tijd als schipper aan boord van de Z 414 (Z 40) *'Denise'*, schip dat in de motorruimte een Scoda bergt. Het scheepje van *Pierre Latruwe en Jan — Gatjes — Dobbelaere* geeft de start van een soort visserij die Rogers specialiteit zal worden: de garnaalvangst. Ook al omdat hij en zijn mannen (*Georges Brouwers en Petrus Van Waes*) zien dat er voor de kust geen vis meer te vinden is; *'De kust was platgevist!'* Datzelfde jaar nog gaat de plunjezak aan boord van de Z 404 *'Laura-Camiel-Anne'* waarmee hij schipbreuk leidt: *'Ik ben op zee met François Desmidt, André Bulcke en Achiel Desmidt. Ruwe zee, windkracht 7 tot 8 over de west. De andere vaartuigen zijn alweer naar de haven gevaren. Maar wij hebben een nieuwe motor aan boord, een krachtige motor is het en wij denken dat we het daarmee kunnen redden. We overleggen in het stuurhuis. We willen nog één trek doen. Als het weer dan nog niet betert is gaan ook wij terug naar huis. Motorist François gaat nog eens naar de motor kijken en merkt binnendringend water op. Als we het luik naar het voorruim openen zien we dat het onder water staat.'* Roger speelt op zeker en vaart naar het lichtschip *'Goeree'*.

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



ZEEMANSBOND
ABVV
OOSTENDE - VEURNE - DIKSMUIDE
Jules Peurquaetstraat 27
Oostende
nieuw!
Tel.: 059/55 60 85
Fax: 059/70 51 33
BRUGGE
Kustlaan 176
Zeebrugge
Tel.: 050/54 47 15
Fax: 050/54 42 53



'De hachelijke gebeurtenis hield een grote les in: ik had geleerd hoe zelfs een klein lek heel vlug een massa water in het schip kan brengen.' (foto gw)

toe waar het scheepje vastgemaakt wordt. Intussen komt er meer water in het schip dan de pompen er weer uit halen. *'De mannen van het lichtschip hebben intussen de reddingsboot opgeroepen en het is de "Koningin Willemina" die ons veilig naar Stellendam sleept. Daar pompt de brandweer het schip leeg. Erg is de averij op het eerste gezicht niet. Het houten vaartuig heeft brede naden en in het stormweer is er een klein gedeelte losgekomen. Niets ergs eigenlijk en François repareert het euvel. Van de verzekeringsmaatschappij krijgen we de toestemming om via de binnenwaters terug naar huis te varen. In de schuilhaven van Bruinisse wordt er tussen de binnenschepen overnacht, maar de volgende dag slaat de koppeling niet meer aan: het water heeft ook daar schade aangericht. We worden uiteindelijk naar Breskens gesleept waar mecanicien Vanden Zande de keerkoppeling repareert en handelaar Max Desutter de 500 kilo garnalen van boord haalt.'* Voor Roger was de hachelijke gebeurtenis een grote les: hij had er geleerd hoe zelfs een klein lek heel vlug een massa water in het schip kan brengen. Kleine oorzaak, grote gevolgen!
in 1952 koopt vader de S 524 (H 71) *'Florent - Juliette'* van *Louis Deconinck*. Roger vaart er twaalf jaar op tot vader in 1964 met pensioen gaat en het schuitje verkocht wordt aan mensen die het ombouwen tot een pleziervaartuig. In dat jaar stapt Roger over op de Z 785 *'Santa Maria'* van ene *H. Vanfleteren*. *Fons Boedt* uit Zeebrugge doet het beheer. 'Het is een oud vaartuig waarmee we vissen in de omgeving van de 'Noordhinder' en de pas van de maalboten.'

Reder

Nooit heeft Roger een eigen vaartuig uitgereed. Dat was nochtans zijn wens en dat die niet vervuld werd spijt hem vandaag nog steeds. Dat het nooit zover gekomen is komt doordat zijn ouders het hem afgeraden hebben, hem voortdurend tot voorzichtigheid aanmaanden en de term 'zekerheid' voortdurend in de mond hadden.
In 1968 koopt tante *Laura* de Z 54 *'Cecile'* van *Oscar Creyf*. Roger wordt er de schipper-motorist van en treft er *Henri Hoste en Romain D'Hondt* aan boord. Wanneer het vaartuig in 1975 verkocht wordt stapt Roger over op de Z 586 *'Mermaid'* van *Louis D'Hondt*. Het wordt zijn laatste vaartuig en op 22 mei 1987, na een vissersloopbaan van 43 jaar, monstert hij af.
'Ik heb goeie jaren gekend. Vijf keer garnaalkoning worden, dat zegt toch iets. Uitschieter was dat jaar waarin ik 34.451 kg garnaal aanvoerde voor de som van 4.891.832 frank. En er zijn ook laagtepunten geweest. Ik heb een ribbenbreuk gehad, een polsbreuk ook en zoals de meeste vissers een massa rugklachten. Ik wilde er zelfs soms mee stoppen. Bijvoorbeeld als ik de N 11 door een mijncontact de lucht zie invliegen en ook de Z 8 van Felix — Rape — Vlietinck. Met de menselijke kant van de zaak leer je leven: bijvoorbeeld, lavertjes die je tot goeie matrozen gevormd hebt en die dan op een ander schip overstappen... ach, het doet soms pijn, maar het is eigen aan de visserij.'

'Ik wilde er zelfs soms mee stoppen. Bijvoorbeeld als ik de N 11 door een mijncontact de lucht zie invliegen en ook de Z 8 van Felix — Rape — Vlietinck.'

En de visserij vandaag de dag? Roger heeft er geen goed oog in: *'De vaartuigen worden slecht onderhouden, er is geen tijd voor niets meer. En het is waar wat de ouderen zeggen: de jeugd is niet meer gemotiveerd. Maar hoe wil je het anders? Heb je al eens gezien hoeveel vaartdagen die jonge mannen moeten presteren?'*

Juul De Vocht

CREVITS

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

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

Commissie Zeevisserij blikt terug en naar de toekomst

DE SECTORCOMMISSIE ZEEVISSERIJ van de *Centrale Raad voor het Bedrijfsleven* heeft bij monde van voorzitter Manu Desutter verslag uitgebracht over de werking van deze adviesraad. Dat gebeurde nadat daags voordien via het persagentschap Belga de resultaten van 1997 de wereld werden ingestuurd.

DAARIN WERD BEKENDGEMAAKT dat de Belgische visaanvoer in de drie Vlaamse vissershaven met 4,4 procent gedaald is. Vermeerderd met de toegenomen buitenlandse aanlandingen beperkt de daling zich tot 1,2 procent of 26.813 ton. Ook dat de totale brutobesomming met 11 procent was gestegen tot 3,535 miljard. Voor de HVB-lezers is dat geen nieuws meer. Onze lezers weten ook al dat de hogere opbrengst te danken was aan de betere prijzen voor tong, kabeljauw, langoustines, schelvis, schol en tongschar.

Jarige commissie

De *Bedrijfsraad voor de Visserij* startte zijn werking in 1958 en bestaat dit jaar dus 40 jaar. Alhoewel de naam intussen gewijzigd is in *Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Zeevisserij* is de opdracht ongewijzigd gebleven, namelijk de overheid adviseren in alle economische vraagstukken die de sector aanbelangen. Dat kan gebeuren op vraag van een minister of op eigen initiatief. De samenstelling van het adviesorgaan is paritair. Naast een neutrale voorzitter bestaat de commissie voor de helft uit werkgevers- en werknemersafgevaardigden (de traditionele vakbonden). Van patronale zijde zetelen vertegenwoordigers van de reders (in casu de Rederscentrale), van groot-, klein- en leurhandel en van de visverwerkende nijverheid.

Sinds de oprichting is de raad aan zijn derde voorzitter toe. Bestendig afgevaardigde Henri Smissaert (+ 22.5.82) was erbij vanaf de start. Hij werd opgevolgd door volksvertegenwoordiger Dries Claeys. Ex-volksvertegenwoordiger Manu Desutter nam op 1 oktober 1985 de scepter over.

Sociaal statuut

De toelichting van het activiteitenverslag '97 was meer een informele babbel met enkele journalisten. Aandacht was er alvast voor wat de toekomst brengt. Dat is zonder twijfel het quotabeheer en de groepvorming. Een wetsontwerp hierover is in de maak. Verwacht wordt dat minister Pinxten de sluier zal lichten op 1 oktober tijdens het symposium over *'De Belgische visserij in Europa'* dat in Oostende doorgaat.

De commissie verliest echter niet de andere pijnpunten uit het oog. Ondermeer het advies over de aanpassing van het weinig benijdenswaardige sociaal statuut voor de vissers. Dat statuut steunt nog steeds op een wet van 1928 en heeft alle maatschappelijke veranderingen overleefd. Het feit dat steeds meer Nederlandse vissers op Belgische vaartuigen werken verhoogt blijkbaar de druk. *"Het is dan ook weer niet de bedoeling dat wij het Nederlandse Maatschapsysteem overnemen,"* meent Desutter. Een delegatie heeft hierover al gesprekken gevoerd met het kabinet van minister van Tewerkstelling en Arbeid, Miet Smet. Concrete resultaten zijn er nog niet.

Tijdens het vorige werkjaar werden ook diverse aangelegenheden aangesneden waarover nog geen definitief standpunt werd geformuleerd. De dalende visquota, het Meerjarig Oriëntatieprogramma IV en de toepassing van het maritiem communicatiesysteem GMDSS om er enkele op te noemen. In verband met de problematiek rond de socio-economische band tussen een vissersvaartuig dat de vlag van een lidstaat voert en deze lidstaat formuleerde de commissie wel een advies aan de minister.

Visserijbeleid

De commissie besteedde twee besprekingen aan het ontwerpverslag over het Gemeenschappelijk Visserijbeleid na 2002. Het grootste probleem voor de Belgische visserijsector is de openstelling van de Noordzee voor Spanje en Portugal. Volgens de commissie laat de druk op de visbestanden niet toe dat andere lidstaten er visrechten bekomen, zelfs niet op niet-gequoteerde soorten. Daartegenover staat dat het Europees Parlement het moeilijk heeft met de bestaande afwijkingen en die uiterlijk tegen 2002 wil beëindigd zien. (gw)

Vijfentwintig Nederlandse schippers

Een delegatie van de sectorcommissie Zeevisserij had in maart vorig jaar al een onderhoud met de adjunct-kabinetchef van Verkeersminister Daerden over de systematische toelating die Nederlandse schippers krijgen om een Belgisch vissersvaartuig te voeren. Alhoewel binnen de Europese Unie geen nationaliteitsvereisten mogen gesteld worden, is de commissie van mening dat de gezagvoerder van een Belgisch vaartuig moet kunnen optreden als ambtenaar van de burgerlijke stand. Voor dit ambt is de Belgische nationaliteit vereist. Op basis van het aantal afgeleverde vergunningen is op te maken dat 25 Nederlandse schippers Belgische vaartuigen bemannen. De commissie vraagt dat het toestaan van uitzonderingen aan buitenlanders geen regel zou worden. Op het kabinet werd dan ook gepleit om het aantal vergunningen te beperken en de bestaande niet systematisch te verlengen. Afgesproken werd dat het kabinet en de administratie bij de hernieuwing van de vergunning de reders het bewijs vragen dat inspanningen werden geleverd om een Belgische schipper aan te monsteren en dat de bedrijven in orde zijn met de sociale wetgeving.

Of dat veel aan de situatie zal veranderen is iets anders. Ten eerste varen de Nederlandse schippers wellicht allemaal op vaartuigen waarvan de werkelijke eigenaars boven de Moerdijk moeten gezocht worden. Ten tweede wordt nu al strijd geleverd voor alle bemanningsleden die beschikbaar zijn omdat er nu eenmaal een gebrek is aan goede vissers. (gw)

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Gifgasstort voor Heist blijft onaangeroerd

Tot tweemaal toe moest staatssecretaris Jan Peeters antwoorden op vragen van parlementsleden in verband met het gifgastort op de *Paardemarkt* voor de kust van Duinbergen. Dit naar aanleiding van verontrustende berichten over de veiligheid van het munitiestort uit de eerste wereldoorlog.
Volgens Peeters wees een sedimentmonster, eind 1996 genomen door onderzoekers van de Vrije Universiteit Brussel, op de aanwezigheid van een gifgaslek. Twee andere laboratoria voerden in april 1997 nieuwe staalnames uit op de verdachte plaats. De resultaten waren negatief. Peeters neemt aan dat het positief VUB-staal een gevolg is van een manipulatiefout bij het afstellen van de meettoestellen in het laboratorium. Volgens de staatssecretaris houden de met yperiet gevulde gifgasgranaten geen gevaar in zolang de stortplaats onaangeroerd blijft. Dit standpunt werd in 1991 aanvaard en is volledig in overeenstemming met het Verdrag van Oslo.

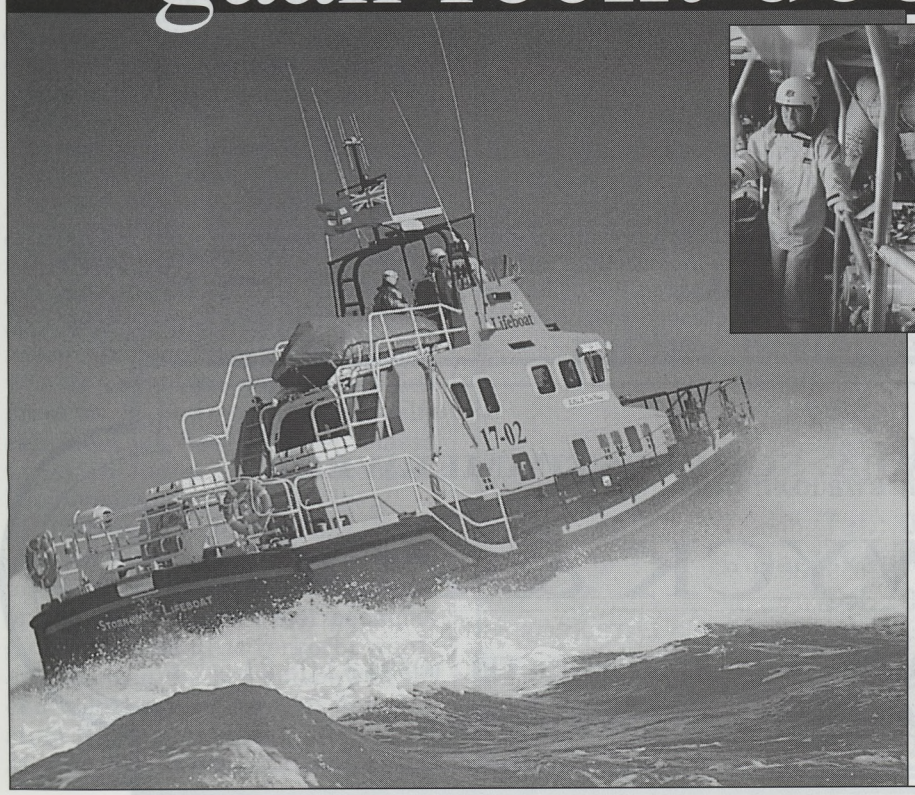
Nederland vist rest Golfquotum zelf op

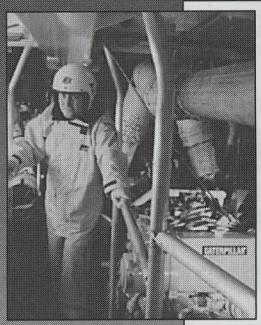
Nederland heeft nog 110 tong tong in de Golf van Biscaye over na de ruil met België begin dit jaar. Over die ruil van 300 ton (voor 150 ton langoustines en 5.625 ton haring) ontstond in Nederlandse visserijmiddens enige beroering. De Federatie van Visserijverenigingen vond dat de toegepaste ruilvoet onder de marktwaarde lag. Uiteindelijk ging de traditionele ruil toch door. Nederland ruilt al sinds 1987 tong uit de Golf met ons land.
Voor de resterende hoeveelheid van 110 ton tong voerde Nederland onderhandeling met Frankrijk om schol te krijgen. Er waren ook voorstanders om de tong voor de Franse kust zelf op te vissen.
De 110 ton tong werden ook nog aangeboden aan ons land in ruil voor kabeljauw, maar daar kon ons ministerie niet op ingaan omdat het kabeljauwquotum te snel werd opgevist. Ondertussen kreeg onze vloot beperkende maatregelen voor de kabeljauwvisserij opgelegd. Nadien volgden nog driehoeksonderhandelingen tussen Nederland, Frankrijk en Groot-Brittannië om de tong te ruilen voor kabeljauw, maar zonder resultaat.
De 110 ton ton tong wordt nu toch door Nederlandse vissers opgehaald. Een zevental vaartuigen beschikt al over de gepaste licentie. Enkele kotters zijn intussen al in de Franse wateren aan het vissen. Verwacht wordt dat de hoeveelheid tong eind september al opgevist is.

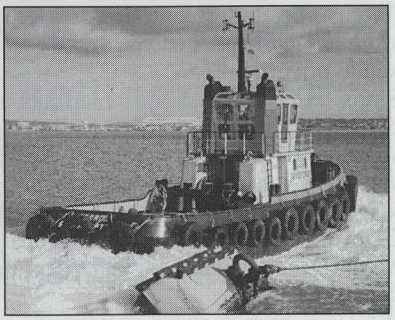
Start inktvisproject met O.51 en Z.27

Eind september trekt de O.51 Stormvogel van rederij Versluys-Decuypere, gevolgd door de Z.27 Free Bird van schipper-reder Marc Deman, naar de Engelse zuidkust voor het opstarten van het nieuwe inktvisserij-project. Beide boomkorkotters zullen experimenteel vissen ter hoogte van Brixham en Plymouth tot het einde van het jaar.

Cat® Scheepsmotoren gaan recht door zee.







TRECO ENERGY SYSTEMS

CAT

Brusselsestwg 340 • 3090 Overijse
Tel (02) 689 24 66 • Fax (02) 686 03 00

Restauranttong iets goedkoper dan vorig jaar

De prijs van tongklasse 2, de zogenaamde restauranttong van drie in een kilo, piekt altijd in juli-augustus. De hoogste prijs (op maandbasis) werd in augustus vorig jaar gehaald, 673 frank. In juli dit jaar stond het maandgemiddelde op 623 frank. Het cijfer voor augustus is uiteraard nog niet bekend. Dat zijn nooit eerder vertoonde tongprijzen. Nu is het wel zo dat de visprijzen van maand tot maand (soms grote) verschillen vertonen. Zoals in onderstaande tabel te zien zijn de verschillen tussen de hoogste en laagste prijzen soms aanzienlijk.

Kl. 2	Hoogste	Laagste	Verschil
1994	482 (juli)	302 (maart)	59,6 %
1995	389 (juli)	282 (maart)	37,9 %
1996	572 (juli)	260 (maart)	120,0 %
1997	673 (aug.)	366 (jan.)	83,9 %
1998*	623 (juli)	532 (maart)	17,1 %

Kl. 5	Hoogste	laagste	
1994	264 (juni)	199 (dec)	32,7 %
1995	265 (aug.)	222 (dec)	19,4 %
1996	289 (juni)	187 (jan.)	54,5 %
1997	381 (juni)	271 (jan)	40,6 %
1998*	367 (maart)	230 (juli)	59,6 %

Wat uit deze cijfers niet af te lezen valt zijn de verhandelde hoeveelheden. In perioden van grote vraag en weinig aanbod kan de prijs flink oplopen. Dat geeft soms een vertekend beeld van de markt. De tongen klasse 2 vertegenwoordigen minder dan 20 procent van het aanbod. Voor de periode januari-juni dit jaar was dat 16 procent, goed 21 procent van de tongbesomming. De drie kleinste sorteringen droegen maar 38 procent bij tot de totale tongopbrengst. De verschillen worden afgevlakt door de berekening van een gemiddelde prijs voor tong.

De grootste verschillen tekenden zich af in 1996. Dat is dan ook het jaar dat de stijging van de tongprijzen zich op gang trok en die vorige zomer een hoogtepunt bereikte. (gw)

GP	Hoogste	laagste	Verschil
1994	264 (juni)	199 (nov.)	32,6 %
1995	265 (aug)	222 (dec)	19,4 %
1996	378 (juli)	235 (jan.)	60,9 %
1997	474 (juli)	315 (jan.)	50,5 %
1998*	444 (jan.)	402 (mei)	10,4 %

* Onvolledig jaar

Zeeraaf in Noordzeeaquarium

De pers maakte onlangs melding van de vangst en de aanvoer van een zeldzame *Zeeraaf* door de bemanning van de kustvisser O.100 *Emilie*. Zo zeldzaam is de vis nu ook weer niet. Het is wel uitzonderlijk dat een lid van de ombervissenfamilie voor onze kust gevangen wordt. De noordelijke grens is immers het Kanaal.

De Zeeraaf behoort tot de orde der baarsachtigen (beenvissen) die opgedeeld is in 20 suborden en ruim 150 families. Alles bij elkaar gaat het om meer dan 6.000 zee-, brak- en zoetwatervissen met uiteenlopende kenmerken.

De ombervissen vormen een aparte familie. Ze onderscheiden zich door opvallende otolieten (gehoorsteentjes, aan de hand van de groeiringen op de otolieten kunnen biologen de leeftijd bepalen) die groter zijn dan normaal (gebruikt als sieraad en amulet) en door het geluid die door trillingen van hun zwemblaas ontstaat. In de paaitijd, als ze verenigd zijn in grote scholen, veroorzaken ze een ware kakafonie. Over het geluid van de ombervissen dat afluisterapparatuur van duikboten misleidde bestaan sterke verhalen. De meeste ombervissen zijn waardevolle consumptievissen. Ze worden gevangen in de Middellandse Zee, de Zwarte Zee en in de Atlatische Oceaan van Senegal tot aan de Golf van Biscaje en het Kanaal.

Tot de familie van de ombervissen behoren diverse soorten ombervissen, waaronder de zeeraaf en de adelaarsvis die al in het oude Rome als lekkernij bekend stond. Ook de trommel- en riddervissen zijn van dezelfde familie.

Ombervissen hebben een langgerekt lichaam en zijn bijna egaal zilvergrijs of -bruin. Ze leven in de middelste waterlagen. Sommige soorten (bv de adelaarsvis en de trommelvis) kunnen tot twee meter lang worden bij een gewicht van 75 kilogram. Meestal worden exemplaren van hoogstens 60 cm gevangen. De zeeraaf (max. 70 cm) die in het Oostendse aquarium belandde was circa 35 cm lang. Het visje was echter beschadigd door het net. Ondanks de goede zorgen van Eddy Eneman heeft het maar nekle dagen meer geleefd.

OMBERVISSEN (fam. Sciaenidae)
¤ Ombervis
Volksnaam: onze lievevrouwevis
Lat.: Argyrosomus regius
Sciaena cirrhosa
Fr.: maigre, sciène, nègres, haut-bar, courbine
Dui.: Adlerfisch
Eng.: meagre, drum
It.: bocca d'oro
Sp.: corvina
¤ Zeeraaf (Corvina nigra)
¤ Adelaarsvis (Johnius hololepidotus)
TROMMELVISSEN
¤ Trommelvis (Pogonias chromis)
¤ Zoetwatertrommelvis (Aplodinotus grunniens)
STOMME OMBERVISSEN (geslacht Menticirrhus)
¤ Koningsombervis (Menticirrhus saxatilis)
RIDDERVISSEN (geslacht Equetus)
¤ Riddervis (Equetus lanceolatus)
¤ Gigi-djarang (Otolithes lateoides)
¤ Salampri (Otolithoides biauritus)
¤ Tambareh (Pseudosciaena diacanthus)

O.V.A.

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

Voor Uw visveiling... te Oostende
Voor Uw koeltransporten... naar Oostende
Voor Uw loonberekening en sociale wetten
Voor Uw boekhouding op maat
Een coöperatieve aangepast aan Uw noden

Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!

Centrale — Eliane
Tel 059 / 33.90.90 — Fax 059 / 32.04.46

Facturering	Ziekte en arbeidsongevallen	Afslag
Steve	Patrick	Etienne
059 / 33.90.91.	059 / 33.90.92	059 / 33.90.93

Koeltransporten	Loonadministratie	Boekhouding
Johan	Fabienne	Karine
059 / 33.90.94.	059 / 33.90.92	059 / 33.90.96

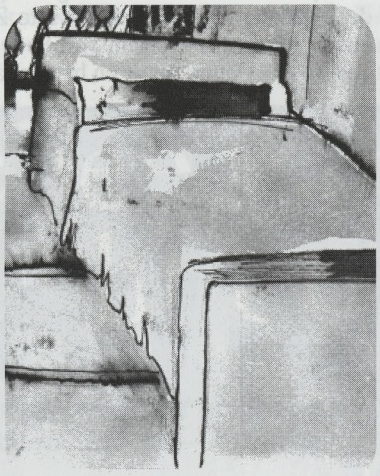
Directeur — Marc BRUYER
059 / 33.90.99 — Email: OVA@skynet.be

De coöperatieve van de reders, met meer dan 40 jaar ervaring!

De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

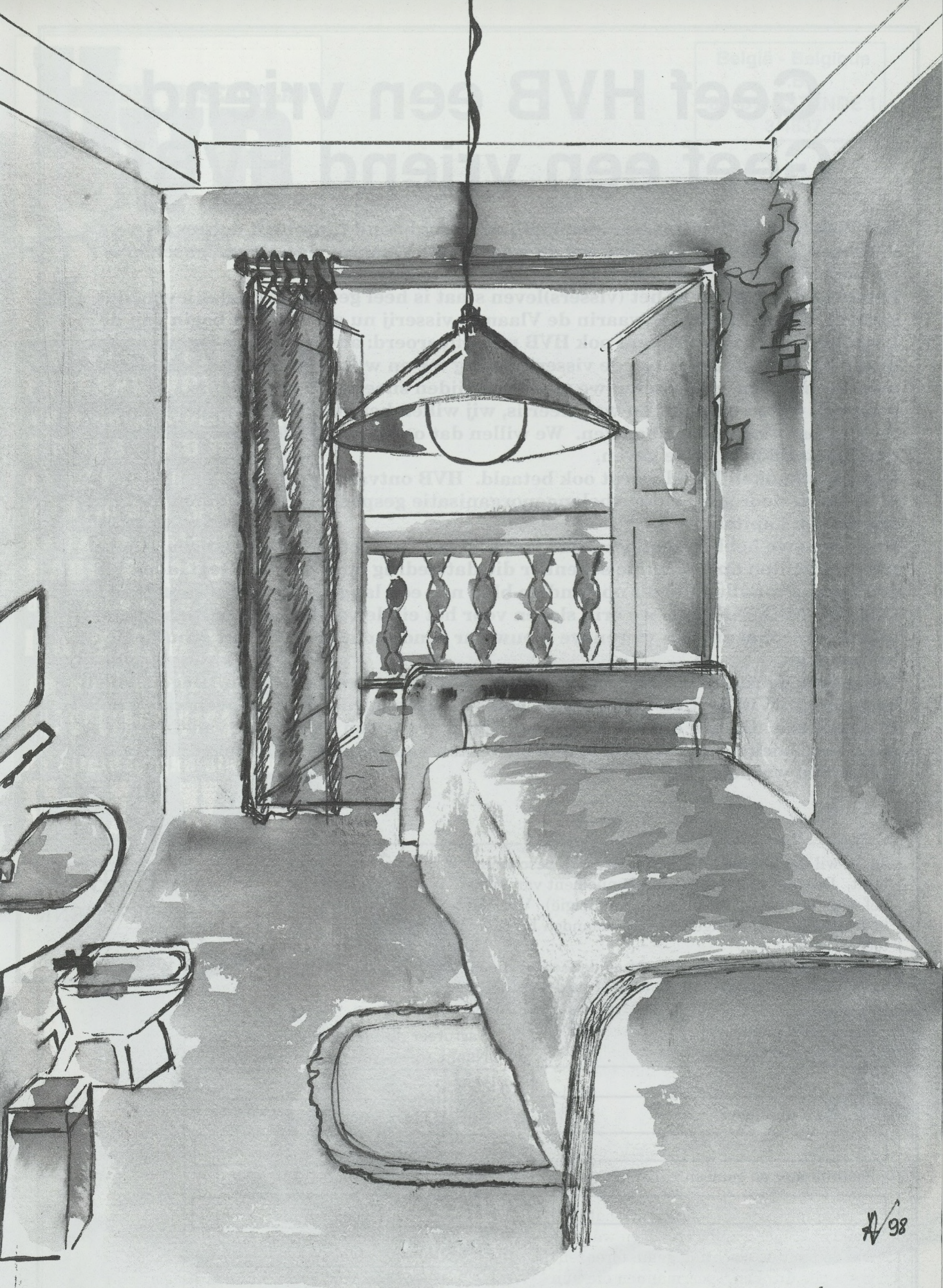
I

Drie hoog. Vierduizend frank. Mèt balkon. Petroleumvuurtje. Bed. Bidet, lavabo. Stoel. Kleerkast, hangers. Deurtjes.
Het is alsof haar hersenen in opdracht van d'r geheugen trefwoorden op een steekkaart schrijven. Ook heeft ze de trappen geteld: drie hoog, drie keer tweeëntwintig trappen, telkens gescheiden door een overloop. En op het einde van dat alles, de kamer. Met balkon. Daar heeft ze een weids uitzicht. De gapende leegte waar in betere tijden de veerboten lagen en daarvoor het treinstation, daar nòg voor de tramsporen en vlak beneden het balkon, de straat. Rechts het slachthuis. Ziet de inrijpoort. Het binnenplein waarop ze neerkijkt zoals een kind in d'r poppenhuisje. En ze glimlacht om de vergelijking.
Het is het balkon dat het doet. Het is trouwens ook het balkon dat de prijs op vierduizend per maand brengt.
Verder. Het altijd drukke verkeer dat het plein van het slachthuis op- en afrijdt. Vrachtwagens die gelost en geladen worden. Onwillige beesten die dezelfde dag nog tot lillend vlees verwerkt worden. En mannen. Bloed op witte werkpakken. Links van het balkon ziet ze de rij kroegen die de wijk berucht maken. De ene naast de andere. Vanaf de hoek draaien ze met een sliert de straat in. Ze ziet de namen op de uithangborden: De Voorhuid, De Nieuwe Markt, Café Slachthuis, De Leeuw van Vlaanderen, 't Oud Gemeentehuis, De Statie en vlak onder haar, in het huis waar zij de kamer huurt, 't Slot van Wijnendaele.
— 'OK,' zegt ze, 'ik neem hem.'
Ze betaalt. De eigenaar knikt, (zo jong nog, denkt hij) zegt niets en verdwijnt. Zesenzestig treden diep. Naar de kroeg, naar de tapkast, naar zijn vaste plek op deze wereld.
Het is zeven uur in de ochtend en de zaak zit afgeladen vol. Slachters die nog even wachten vooraleer ze naar de slachting gaan, forenzen die hun eerste pils drinken, spoormannen die hun laatste pils drinken. Tipgevers voor de paardenwedrennen en van de politie).



Zakenmannen van het soort dat zaken in een kroeg regelt. Vanaf nu zal de drukte in 't Slot alleen maar toenemen. Straks komen de mannen van de nacht eraan, en die uit de vismijn, en dan is het volle bak tot laat in de middag, tot de forenzen die de trein niet gehaald hebben alweer naar huis trekken en de spoorwegmannen die hun huis niet gehaald weer naar de spoorweg trekken. En de slachters die hun slachthuis niet gehaald hebben...
De jonge vrouw, boven, trekt de deur in het slot. Maakt het bed op. Gaat daarna op het balkon in de wind staan en snuift de lucht van de oude havenstad op. Zeelucht met de geur van bloed, vers geslacht vlees, stront en ingewanden. Vierduizend frank per maand.
Ze schraapt haar keel, kijkt of niemand haar hoort en zegt luidop en plechtig: *'De rode morgenzon blinkt twijfelachtig in het oosten en is nog met een kleed van nachtwolken omgeven...'* Ze kijkt naar beneden om te zien of er echt niemand is die haar hoort en gaat dan routineus verder terwijl ze d'r blik over de omgeving laat glijden,*'terwijl haar zevenkleurig beeld zich glinsterend in elke dauwdruppel herspiegelt. De blauwe dampen... van de auto's hangen als een omvatbaar weefsel... aan de masten der schepen...'*
Ze lacht niet om zichzelf en het gekke taaltje dat ze produceert, gaat de kamer binnen, trekt haar regenjas uit en gaat door met de onwezenlijke volzin: *'en de kelken der ontluikende bloemen openen zich met liefde om de eerste straal van het daglicht te ontvangen...'*
Onder d'r regenjas draagt ze een kort zwart rokje en een spannende, helrode trui waardoor haar borsten bijzonder goed benadrukt worden. Ze gaat weer op het balkon staan en zegt nog luider dan eerst, alsof ze zichzelf moed wil inspreken: *'De nachtegaal heeft zijn zoete liederen al verschillende keren gedurende de schemering herhaald; maar nu verdooft het verwarde geschater van mindere zangers zijn verleidende tonen.'*

(Vervolgt)



(*De slag der sporen van hormonen in het vlees* is een feuilleton dat vandaag in HVB van start gaat en dat maandelijks vervolgd wordt. © Tekst Flor Vandekerckhove — tekeningen Annie Vanhee)

Geef HVB een vriend
Geef een vriend HVB!

Het Visserijblad (HVB) is een maandelijks verschijnend tijdschrift dat nu al vijfenzestig jaar lang over het wel en wee van de Vlaamse vissersgemeenschap rapporteert.
Een blad dat midden in het (vissers)leven staat is heel gevoelig aan dat leven, dat spreekt vanzelf. De crisis waarin de Vlaamse visserij nu al sinds het begin van de jaren negentig verkeert, laat ook HVB niet onberoerd: adverteerders leggen er het bijltje bij neer, lezers keren de visserij de rug toe en willen er achteraf ook niets meer over horen, zelf moeten we meer bladzijden snoeien dan ons lief is.
Maar wij willen blijven! En wat meer is, wij willen het debat over de toekomst van de Vlaamse visserij mee bepalen. We willen dat ook doen zonder onze redactionele onafhankelijkheid op te geven.
Deze onafhankelijkheid wordt ook betaald. HVB ontvangt geen enkele subsidie, het blad wordt door geen enkele belangenorganisatie gesponsord, wij kunnen niet putten uit een kapitaal.
Probleem: we hebben zestigduizend frank te kort om het jaar uit te zingen. Liever dan te wachten op een milde schenker die dat bedrag op onze stoep legt, doen we een oproep tot allen die dit opstandige blad nog een lang leven toewensen. MAAK IEMAND ABONNEE! Als we erin slagen voor het einde van het jaar vijftig *nieuwe* abonnees te maken, dan vieren we nieuwjaar zonder dat we 1999 met schulden binnengaan.
Om u over de reling te halen, maken we er een promotie-aanbod van. Degene die u begunstigt HVB dertien maanden na elkaar toegestuurd. Daarenboven valt u ook in de prijzen. Om uw daad te belonen krijgt u gratis een exemplaar van 'In weer & wind', het boekje waarin de drie toneelstukken van redacteur Vandekerckhove gebundeld werden.

Ja, ik wil dat het blad nog een lang leven beschoren blijft. Daarom geef ik een jaarabonnement van 1200 bef weg (campagne uitsluitend voor België). Voor dat bedrag krijgt begunstigde dertien maanden HVB toegestuurd.
Ik betaal nu nog niets. Ik wacht op de factuur die me samen met het geschenkboek toegestuurd wordt.

HVB als GESCHENK

denk er 'ns aan

Stuur HVB naar:
Naam en voornaam

Straat en nummer

Postnummer en gemeente

Factureer dit abonnement aan:
Naam (desgevallend firmanaam)

Straat en nummer

Postnummer en gemeente

Desgevallend BTW-nummer

Bovenstaande bon uitknippen en opsturen aan HVB Dorpstraat 121 te 8450 Bredene.

— Niet bestelde exemplaren terugbezorgen aan HVB Dorpstraat 121 te 8450 Bredene. Danke postman/-vrouw —