HET VISSERIJBLAD
HVB
65
HET VISSCHERIJBLAD

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

ALLES OVER DE SEA HUNTER RAMP

OOSTENDSE VISMIJN GAAT (OOK) EUROPESE TOER OP

MINISTER VAN ROMPUY EN HET

MINIMUM VITALIS: NEEN ERIC!

HOE BESTAAT HET? STRAND VISSERS IN VLAANDEREN

VERSLAG VAN EEN REDERSCENTRALE-

CONGRES

65ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 11 - 6 november 1998 - 100 bef - afgiftekantoor Oostende I

Q8 Oils

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

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

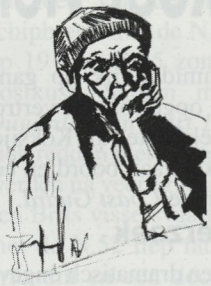
Abonnementen!

* 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

Neen Eric!



SOMS KLETST IEMAND uit zijn nek. Niet gehinderd door enige kennis geeft zo'n *nekkletser* zijn mening over de gang van zaken op deze planeet. We bezondigen ons daar allemaal wel eens aan. Verkondigen we van tijd tot tijd niet allemaal 'onze mening' over de weersverwachtingen, de Dow Jones, de ozonlaag en het ontstaan van het heelal? Wat weten we daar eigenlijk helemaal over? Als ik voor mezelf mag spreken: twee keer niets!
Dat kletsen wordt ons ook niet kwalijk genomen. Als ik iemand vertel dat prins Philip geen waardige troonopvolger is, dan zal dat misschien wel glimlachend aanhoord worden, maar geen mens zal er conclusies uit trekken. Elkeen weet immers dat ik van vorstenhuizen geen kaas gegeten heb en dat de carrière van koningskinderen mij worst zal wezen. Hetgeen ik daarover te zeggen heb behoort tot het terrein van de *gemeenplaatsen.* Veel kans dat ik 'mijn mening' haal uit blaadjes die in de wachtkamer van mijn tandarts liggen.
Wanneer een minister uit de nek kletst is dat erger. Hij spreekt immers met gezag. Hij laat zich informeren door specialisten die de beleidsman iets doen zeggen dat de gemeenplaats overstijgt. Wanneer ze dat niet kunnen, dan zijn het slechte adviseurs.
Op het congres van de Rederscentrale (Zie pagina 31/32 in dit HVB) konden de aanwezigen de Vlaamse minister Eric Van Rompuy horen verkondigen dat men een sector wel mag bevriezen op de globale capaciteit, maar niet op eenheden. Dat zou de *dynamiek* uit zo'n sector halen. En laat ons duidelijk zijn: de minister gaf daar geen theoretische les over algemene economische principes. Hij had het wel degelijk over de Vlaamse visserij zoals we die hier en nu kennen. Maar die visserij werd gedurende vele jaren wel degelijk bevroren op capaciteit en niet op eenheden. Dat bevriezen heet namelijk *Meerjarig Oriëntatieplan.* Dat het de dynamiek van de sector niet ten goede gekomen weet iedereen.
Mijnheer de minister, een vloot heeft wel degelijk schepen nodig! Waarom zegt hem dat niemand? Echt dynamisch zou de sector worden mocht er een *Vlaams Meerjarig Oriëntatieplan* bestaan dat de ineengestorte vissersvloot weer opbouwt; dat geen boodschap heeft aan 'samengevoegde vergunningen' die de vloot nog kleiner maken dan ze al is; dat wèl oog heeft voor het aantal eenheden en vooral voor deze die nieuwe technieken toepassen, die minder energie verbruiken, die kwaliteit vooropstellen in plaats van kwantiteit en zodoende tegelijk plaats maken voor... jawel, méér vaartuigen.

Flor Vandekerckhove

(En nu maar hopen dat Van Rompuy eens naar de tandarts moet en dat die tandarts... een abonnement op dit blad neemt.)

Verlies N.52 Sea Hunter kost vier vissers het leven

OP TERUGWEG VAN de monding van de Thames naar Oostende is de N.52 *Sea Hunter* gezonken en de vierkoppige bemanning omgekomen. Het drama gebeurde op 8 oktober. De slachtoffers zijn schipper *Albert Salliau* (44) en zijn zoon *Gregory* (23), stuurman, uit Oostende, matroos *Patrick Vandewoude* (36) uit Westende en matroos *Jean-Pierre Le Louarn* (54) uit Oostduinkerke. Op het ogenblik dat wij dit triest verhaal op papier zetten is naast het opgeviste stoffelijk overschot van *Jean-Pierre Louarn* ook het lichaam van *Albert Salliau* gevonden.

Over de oorzaak van het ongeval deden tal van veronderstellingen de ronde. Het onderzoek gaat meer en meer in de richting van een aanvaring. De lichting van het wrak, dat zich net binnen de 12 mijlszone bevindt, kan meer duidelijkheid opleveren.

DONDERDAGMORGEN 8 OKTOBER stond er mist, een stevige windkracht negen uit het noordnoordoosten en een golfhoogte van meer dan drie meter. De weersvooruitzichten waren al even ongunstig. De schipper verkoos dan ook niet langer te vissen en zette koers naar Oostende. Het Nieuwpoortse vaartuig was de laatste jaren tweemaal per maand aan de Oostendse afslag terug te vinden. Donderdagavond daagde de N.52 niet op in de vissershaven. De verkoop van de vangst was al aangekondigd voor vrijdagmorgen.

Albert Salliau had donderdagochtend nog radiocontacht met *Daniël Declerck*, schipper van de Z.548 *Flamingo* die zich op enkele mijlen van de N.52 bevond. 's Middags lukte dat niet meer. Toen ook reder *Milo Maesen* vrijdagmorgen geen gehoor meer kreeg kreeg de vrees de overhand op het thuisfront. Co-reder *Marc Dezutter* bracht de hulpdiensten op de hoogte. Met het uitsturen van *"De Zeehond"* en andere loods- en reddingsboten kwam de hulp onmiddellijk op gang. Toen de mist wat opgetrokken vertrok ook een *Seaking*-helikopter uit Koksijde met de nodige duikers aan boord en een vliegtuig van de Britse *Coast Guard*.

Onderzoek

Zekerheid dat het een dramatisch ongeval betrof was er reeds vrijdag toen om 10 u. 47 het levenloze lichaam van *Jean-Pierre Louarn* werd gevonden. De zoekactie bracht ook de ligging van het wrak aan het licht (51.21'73 NB-02.29'81 OL), maar van de andere opvarenden was geen spoor te vinden. De vondst van het lege reddingsvlot deed de laatste hoop op overlevenden teniet. Duikers van de Marine wisten ook het schip te identificeren. Door de slechte weersomstandigheden duurde het een paar dagen voor ze de N.52 aan een intern onderzoek konden onderwerpen. Tot grote verbijstering werd geen enkel lichaam in alle doorzochte ruimten, behalve de machinekamer, aangetroffen.

Raadsel

Over de omstandigheden van het ongeval deden onmiddellijk de nodige gissingen de ronde. Aangevaren? Overvaren? Ultiem uitwijkmaneuver dat fataal afliep? Vastgelopen? Een grondzee? Het zijn mogelijke oorzaken van de schipbreuk die eindigde aan de voet van de zandbank Oost Dyck, 15 mijl van de thuishaven. Het wrak ligt 17 meter diep en rust op zijn stuurboordzijde. De Oost Dyck Bank, de Harteel ten westen ervan en de wat verder gelegen inner harteel, zijn door de Nieuwpoortse vissers goed bekend. Het zijn plaatsen waar zij in het voorjaar hun tong en garnaal halen.

Uit het feit dat geen *may-day* werd uitgezonden (de N.52 beschikte niet over het GMDSS of Epirb-noodalarm) mag worden aangenomen dat het zinken snel gebeurde. Het onderzoek naar de oorzaak van de ramp is nog volop bezig. Duikers stelden een zware deuk vast aan stuurboordzijde van het achterschip. Videobeelden tonen de afgeknapte mast, verwrongen boomkorstokken en een geopend noodluik. De machines stonden op volle kracht en de noodknop bleef onaangeroerd. Zij vonden ook de *course recorder* die nuttige gegeven kan bevatten. Het parket van Veurne laat de diskette door een labo ontcijferen. Lezing van de schijf kan misschien opheldering brengen over het juiste tijdstip en de plaats (binnen of buiten de traffic lane van het verkeersscheidingsstelsel?) van de schipbreuk. De duikers brachten ook de elektronische scheepsklok naar boven die op 12 u 15 stilviel. Omdat de klok maar twaalf uurmerken heeft kan de ramp zowel donderdagmiddag als 's nachts gebeurd zijn. Er zijn ook sterke vermoedens dat het ongeval niet gebeurde op de plaats waar het wrak gevonden werd. Na de een aanvaring kan een gekaseisd vaartuig nog mijlen afdrijven tot het door een obstakel, in casu de Oost Dyck bank, tot stilstand komt en zinkt. Er zijn nog te veel vragen ☛

onbeantwoord om al een uitspraak te doen over de preciese oorzaak van dit vissersdrama.

Redersdroom

Albert Salliau was aan zijn zesde reis toe op de N.52, een vaartuig dat hij binnen enkele maanden zou overnemen. Hij was vroeger kustvisser geweest maar koos uiteindelijk voor de job van matroos bij het Loodswezen. Een jaar geleden keerde hij terug naar de visserij omdat hij kans zag om zijn redersdroom in samenwerking met zijn zoon te verwezenlijken. Reder *Marc Dezutter* zou de toekomstige eigenaars op hun taak voorbereiden. Ook *Gregory* was gemotiveerd om het vissersleven in te stappen. Voor de jonge visser was het de derde vaart met de *Sea Hunter*. *Ingrid Jonckheere* verloor door het drama haar echtgenoot en enige zoon. Dinsdagmorgen 27 oktober vonden Deense vissers dan een drijvend lichaam ten noorden van Zeebrugge. Een redeboot haalde het stoffelijk overschot op. Aan de hand van de trouwring die nog om de vinger zat werd het lijk van *Albert Salliau* geïdentificeerd.

Patrick Vandewoude komt uit het bouwvak en koos acht jaar geleden voor de visserij. Een arbeidsongeval op de N.402 waarbij hij zijn heup brak volstond niet om hem ervan weg te houden. Hij was ook een van de slachtoffers van de schipbreuk met de N.525 *Golfbreker* die op 19 mei 1995 zonk voor de Engelse oostkust. Samen met schipper *Noël Dugardein* en *Bart Locqueneux* kon hij zich redden met het pneumatisch vlot. Ze werden na veertig minuten opgepikt door een Brits vissersvaartuig. Zijn derde reis met de N.52 liep fataal af. Hij laat een vriendin en een dochterje van zes jaar achter.

Jean-Pierre Le Louarn, bekend als *Pernas*, zat van kindsbeen af in de visserij zoals dat vroeger de traditie was. Het ontbrak hem niet aan ervaring. Hij voer elf jaar op de N.807 *Don Bosco* van zijn vader Frans en nadien nog op andere Nieuwpoortse vaartuigen, ondermeer op de N.708 *Ruytingen* en N.709 *Mardyck*, de zusterschepen van de gebroeders *Rammeloo*. Na een ongeval monsterde hij aan als matroos bij de RMT en werkte zelfs een periode voor *Decloedt* in Libië. Uiteindelijk keerde hij terug naar de visserij. Dat zijn eerste reis op de N.52 na veertig jaar zee-ervaring meteen zijn laatste was is de harde werkelijkheid. Zijn echtgenote *Yvonne Ureel* en beide kinderen hadden de dag voor het ongeval nog contact. De Oostduinkerkse visser werd zaterdag 17 oktober in Nieuwpoort ten grave gedragen.

Rouwdienst

Zaterdag 24 oktober werd in Oostende een rouwdienst gehouden voor de vier slachtoffers. Naar schatting 1.800 mensen, waaronder de ministers *Pinxten*, staatssecretaris *Moreels*, provinciegouverneur *Breyne*, bisschop *Van Gheluwe* en burgemeester *Vandecasteele*, woonden de dienst in de dekenale St.-Petrus en Pauluskerk bij. Samen met de familie stapte de rouwstoet voor een bloemenhulde naar het Nationaal Monument der Zeelieden op de Zeedijk. De familieleden van de slachtoffers trokken dan naar het Westerstaketsel waar ze in alle intimiteit afscheid namen van hun geliefden. Het is nu hun innige wens dat de lichamen van de vermisten alsnog gevonden worden om ze in hun nabijheid aan de aarde toe te vertrouwen.

Bij het ter perse gaan was nog geen beslissing gevallen over de lichting van het wrak. De weersomstandigheden van de laatste dagen zou zo'n lichting trouwens niet toegelaten hebben. (gw)

De familie tijdens de rouwplechtigheid aan het Monument der Zeelieden (Foto gw)

Van De Kottens II tot Sea Hunter

Vijftien jaar geleden, begin oktober 1983, liep het casco van de N.52 'De Kottens II' van stapel op de West-Vlaamse Scheepswerven A. Van Der Cruysse te Oostkamp. Het chip zou de eerste volwaardige Eurokotter in onze visserijvloot worden.
Opdrachtgevers waren de reders Roger Calcoen en Ivan Hennebert uit Middelkerke. In 1976 ging op dezelfde plaats al de N.15 De Kottens voor de Nieuwpoortse rederij Calcoen-Vermote te water.
'De Kottens II' trok in februari '84 voor het eerst ter visserij. Het schip was uitgerust voor de boomkorvisserij maar was ook voorzien van een nettenrol voor de bordenvisserij.
De N.52 was 24 meter lang en de breedte op spant bedroeg 6,20 meter. Het vaartuig mat voor het invoeren van de nieuwe meetnormen 69,42 brt (nadien 93 brt), bezat een ruim visruim (55 m3) en kon 21 m3 brandstof bunkeren. De inbreng van de Oostkampse werf bleef beperkt tot de ruwbouw. De afwerking gebeurde op de Scheepswerven De Graeve in Zeebrugge. De officiële overdracht vond plaats eind januari 1984. De eerste bemanning bestond uit Yvan Hennebert (schipper), Roger Calcoen,

Dany Vermote, Christiaan Provoost en scheepsjongen Rudy Geryl.
De N.52 had oorspronkelijk een Mitsubishi-motor van 300 pk aan boord die eind '86 al moest vervangen worden. Dat gebeurde een tweede keer eind '89. Toen was het vaartuig al eigendom van de Oostendse Rederij Jami van Milo Maesen en Oostduinkerkenaar Marc Dezutter, ook reders van de O.124 Fighter. De N.52 werd omgedoopt tot Sea Hunter. De nieuwe eigenaars namen ook de bemanning mee. Schipper was toen Georges Vandierendonck, Marcel Vandierendonck was motorist en de matrozen waren Luc Heyneman en Dirk Coolsaet. De N.52 was onder de nieuwe eigenaars een trouwe klant in de Oostendse vismijn... voor de laatste keer op 28 september. (gw)

Negentig vissers lieten voorbije veertig jaar het leven bij een schipbreuk

De voorbije veertig jaar hebben 105 Belgische vissersvaartuigen schipbreuk geleden. Bij die ongevallen lieten 90 vissers het leven. Bij het opmaken van onderstaande lijst werd geen rekening gehouden met de vele tientallen dodelijke arbeidsongevallen aan boord. Tellen we ook die slachtoffers erbij dan heeft de visserij in veertig jaar met meer dan... 165 mensenlevens een zware tol geëist. (gw)

-1998-

N.52 Sea Hunter	4	Albert Salliau (°3.7.54) Gregory Salliau (°27.10.74) Patrick Vandewoude (°16.8.62) Jean-Pierre Le Louarn (°19.6.44)
O.369 Koningin der Engelen		Geen slachtoffers
Z.576 Ostara		Geen slachtoffers

-1997-

Z.474 Limanda	1	Kees Korf (19)
Z.12 Arthur		Geen slachtoffers
Z.201 Linquenda		Geen slachtoffers

-1996-

Z.586 Mermaid	1	René D'Hondt (45)
O.66 L'Ebauche		Geen slachtoffers

-1995-

N.525 Golfbreker		Geen slachtoffers
Z.45 Herakles		Geen slachtoffers

-1992-

N.736 Lucky	1	François Logé (°5.7.63)
O.82 St.-Antoine	1	Freddy Deley (°26.4.41)

-1991-

N.350 Colette		Geen slachtoffers

-1990-

O.303 Girl Linda	6	Nick Depreytere (°20.12.59) John Verstraete (°23.6.57) Glenn Verhaeghe (°20.11.70) Geert Decock (°5.1.64) Marnix Michils (°7.7.67) Jürgen Michils (°25.11.73)
Z.300 Veerman		Geen slachtoffers

-1989-

Z.200 Tijl Uilenspiegel	5	Eddy Van Der Veen (°2.2.66) Ricardo Carro-Muino (°1.3.44) Daniël Noens (°5.3.59) Patrick van de Walle (°28.11.67) Ronny De Vent (°13.10.64)

-1986-

Z.60 Blue Angel		Geen slachtoffers
N.512 Ingrid	3	René Calcoen (°5.1.49) Jean-Pierre 't Jaeckx (°11.5.54) Roland Hillebrant (°4.9.54)

-1985-

Z.589 Esperanza	1	Walter Verbeke (°17.1.58)
Z.289 Jan Breydel		Geen slachtoffers

-1984-

Z.424 Zeepaardje	5	Walter Vandierendonck (°21.5.47) Gerard Allemeersch (°10.3.35) Freddy Norullie (°26.9.55) Marc Durie (°4.6.65) Arthur Teetaert (°4.6.44)

☛

-1983-

N.710 Tracy		Geen slachtoffers

-1982-

Z.209 Onedin		Geen slachtoffers
Z.574 Nautilus		Geen slachtoffers
0.202 Pelagus	2	Gilbert Stevelinck (°14.1.65)
		Patrick Maes (°20.2.61)

-1981-

Z.180 Tornado	5	François De Voogt (°20.12.27)
		Willy Bentein (°13.12.34)
		Hendrik Legein (°21.1.21)
		Gustaaf Clement (°12.4.43)
		Laurent Stubbe (°2.2.33)

-1980-

Z.592 Hosanna	4	Germain Ackx (°27.10.35)
		Hector Snauwaert (°23.11.48)
		Pieter Guyt (°16.3.46)
		Piet Ackx (°26.3.63)
		Pieter-Albertus Guyt (°24.5.65)

-1979-

O.82 Mariner		Geen slachtoffers

-1977-

O.807 Maurice	3	Pincket Pierre (°6.8.36)
		Pincket Roger (°1.5.48)
		Groenvynck Didier (°23.6.62)
Z.511 Normandie		Geen slachtoffers

-1975-

Z.496 Damar		Geen slachtoffers
B.604 Ibis	5	Lebahn Rudi 14.10.21)
		Lagast Eugène (°29.12.27)
		De Groote William (°12.4.51)
		Calus Norbert (°18.5.59)
Z.438 Kompas		Geen slachtoffers
N.159 Avondster		Geen slachtoffers
O.312 Angelus		Geen slachtoffers
O.224 Noordzee		Geen slachtoffers

-1974-

O.288 Lans		Geen slachtoffers
O.754 Diana		Geen slachtoffers
N.147 Suzanna	1	Gheeraert Norbert (°12.1.54)

-1973-

Z.587 Alca Torda		Geen slachtoffers

-1972-

O.247 Amélie-Mathilde		Geen slachtoffers
O.268 Amélie-Suzanne		Geen slachtoffers
Z.577 Sabrina		Geen slachtoffers

-1971-

Z.482 Breydel		Geen slachtoffers
Z.540 Neptune		Geen slachtoffers

-1970-

N.419 Dolfijn		Geen slachtoffers
O.132 Christoffel Colombus		Geen slachtoffers
O.818 Lucie-Jenny II		Geen slachtoffers

-1969-

O.174 Résistance		Geen slachtoffers
Z.733 Heldenhulde		Geen slachtoffers
O.228 Massabielle		Geen slachtoffers
O.242 De Haai		Geen slachtoffers
N.819 Stijn Streuvels		Geen slachtoffers
N.705 Liliane		Geen slachtoffers
Z.775 Zinnia		Geen slachtoffers
Z.428 Deo Gratias	4	Robert Robert (°12.2.37)
		Alfons Hiel (°18.8.22)
		Joseph Dekoninck (°26.1.43)
		Daniël Houtteman (°15.2.40)
Z.212 Rita-Rudi		Geen slachtoffers

-1968-

Z.531 Shamrock II	5	Ronald Depaepe (°14.7.44)
		Roger Depaepe (°9.4.49)
		René Depaepe (°28.12.47)
		René Janssens (°8.3.26)
		Freddy Savels (°2.9.49)
N.449 O.L.V. v. Scherpenhvl	4	François Verleene (°16.4.36)
		André Vanhove (°19.2.25)
		Albert Ackerman (°21.12.17)
		Wilfried Geryl (°11.8.51)

-1967-

Z.443 Mercator	5	Leopold Desmidt(°6.6.24)
		Louis De Groote (°20.11.09)
		Charles Verbeke (°4.3.15)
		Leon Snauwaert (°27.5.23)
		Leon Vantorre(°22.5.30)
Z.240 Marie-Antoinette		Geen slachtoffers
O.741 Hoop op Vrede		Geen slachtoffers
N.725 Ronny		Geen slachtoffers
Z.464 Goldstar	1	Ronny Tanghe (°4.8.47)

-1966-

O.105 Jacqueline-Florimond		Geen slachtoffers
Z.561 Heideroosje	2	Camiel Vantorre (°5.6.09)
		Gilbert De Maecker (°13.4.33)
O.196 Irène-Robert		Geen slachtoffers
N.27 De Zeven Kinderen		Geen slachtoffers
O.46 't Zal Wel Gaan		Geen slachtoffers

-1965-

O.188 Erna	5	Gustaaf Beyen(°24.9.39)
		André Verbanck(°1.6.33)
		Désiré Bruyneel (°19.5.08)
		Albert Pauwaert (°17.6.08)
		François V.d.kerckhove (°9.10.41)
Z.453 O.L.V. van Scarphout		Geen slachtoffers
O.127 Basile-Georges		Geen slachtoffers
Z.539 Zeemansblik		Geen slachtoffers
Z.277 Madeleine-Henriette		Geen slachtoffers

-1964-

Z.510 De Blauwvoet		Geen slachtoffers
Z.514 Zeemeermin		Geen slachtoffers
Z.416 Vado Piscari	4	Robert Decuyper (°11.1.42)
		Norbert Desmedt (°7.8.42)
		Hubert Helsmoortel (°2.11.39)
		Rafaël Calus (°26.9.43)
Z.476 Noorderblik	1	Louis Dewaele (°1.1.36)
O.743 Johnny		Geen slachtoffers
O.265 Victoire-Roger		Geen slachtoffers
O.166 Oceanic		Geen slachtoffers
Z.274 Maria		Geen slachtoffers
Z.248 Willy		Geen slachtoffers

-1963-

Z.122 Madonna		Geen slachtoffers
Z.226 Zephir		Geen slachtoffers
N.71 De Maria		Geen slachtoffers
O.780 Stormvogel		Geen slachtoffers
N.33 Suzette		Geen slachtoffers
N.232 De Carina		Geen slachtoffers

-1962-

O.83 Prince de Liège		Geen slachtoffers
N.806 Vertrouwen		Geen slachtoffers
Z.227 Golvenzang	5	François Elegeert (°8.6.35)
		Gerard Haeck (°11.12.37)
		Roland Therry (°8.6.35)
		Louis Van Besien (°13.4.22)
		Louis Ducheyne (°21.5.41)

-1961-

O.187 Jules Denye	1	Herman Vieren (°18.12.25)
Z.777 Credo		Geen slachtoffers
O.200 Jonge Jan		Geen slachtoffers
O.342 Normandie		Geen slachtoffers
O.244 Philomena		Geen slachtoffers
Z.515 Madeleine-Raymond		Geen slachtoffers
Z.442 Jeannine-André		Geen slachtoffers
O.285 Marie-José-Rosette		Geen slachtoffers

-1960-

O.297 Rubens		Geen slachtoffers
O.289 Magdalena		Geen slachtoffers
Z.605 Christianne-Hubert-Francine		Geen slachtoffers
Z.38 Christine		Geen slachtoffers

-1959-

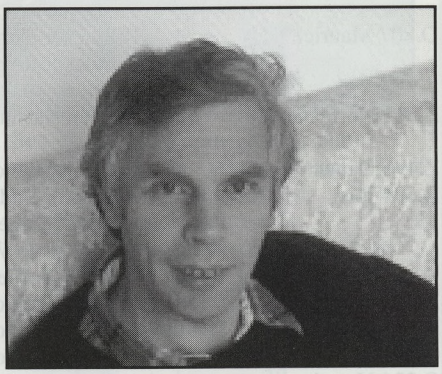
O.246 Frans-Elza	5	Julien Ocket (°15.6.23)
		Maurice Dedulle (°31.12.11)
		Maurice Vercruyce (°15.12.16)
		Fernand Dergeloo (°7.12.07)
		Marcel Gryson (°4.11.11)

Naast de *beroepsvissers* zijn hier nog vele honderden (misschien wel duizenden) kustbewoners die op het visje jagen. Zo zijn er de zogenaamde *sportvissers* die (onder deze enigszins misleidende naam) gemotoriseerd het zeegat intrekken, er zijn ook de beschermde *paardenvissers* die gezeten op levende PK's de golven trotseren, en er zijn *garnaalkruiers* die geen hulpmiddelen van doen hebben om hun netten voort te slepen. Ten slotte, helemaal onderaan deze pyramide, vind je aan de Belgische kust ook nog meer dan 700 (!) *strandvissers*. Wij gingen er een opzoeken.

Patrick Van Hooimissen:

'Strandvisserij moet blijven!'

Sinds een regionale televisiezender een reportage aan de strandvisserij weidde staat dat voordien erg gesloten wereldje erg in de focus, maar niet in een goed daglicht. Het heet dat strandvissers met vele kilo's ondermaatse tong huiswaarts keren, terwijl hun net menig zeehondje strikt, ook omdat ze dat ding daar zolang onbeheerd achterlaten... waardoor rottende vis daarin schering en inslag is.
Valt er ook iets positiefs over te vertellen?



'HET STRANDVISSEN IS een eeuwenoude activiteit. Toen de mannen van de westkust destijds op IJsland voeren, en daarbij vele maanden van huis wegbleven, was dat voor de vrouwen een middel om het gezin in leven te houden', zo zegt ons een enthousiaste strandvisser van de westkust, *'Nu mag het dan wel een hobby geworden zijn, nog wordt de strandvisserij hier vooral beoefend door afstammelingen van oude Oostduinkerkse of Koksijdse vissersfamilies. Elders aan de kust zijn het dan weer gepensioneerde arbeiders. Maar allemaal hebben ze één ding gemeen: ze moeten alle dagen het strand zien of ze zijn doodongelukkig.'*
Aan het woord is Patrick Van Hooimissen (43), secretaris van 's lands enige vereniging van strandvissers. Zelf legt deze bioloog al sinds 1982 zijn netten op het strand van Koksijde. Nooit staat hij daar alleen. *'Zonder de toeristen mee te tellen schatten wij het totale aantal strandvissers in Koksijde-Oostduinkerke op zo'n 150 man.'* Ze mogen dan met velen zijn, ze worden daarom niet minder belaagd. *'Sommige sportvissers maken er, zo lijkt het soms, een sport van om met hun bootjes de strandnetten te beschadigen. We worden ook geconfronteerd met vandalisme: soms worden onze netten afgesneden of met anker en al gestolen. We worden verder belaagd door "extreem geïnspireerde groene jongens" die het blijkbaar op de strandvisserij gemunt hebben. Daarom richtten we in 1995 "De Strandvisschers van den Uytbank" op, een plaatselijke groepering die onze hobby wil propageren en onze rechten verdedigt.'*

Een visserscultuur

De Uitbankbestuursleden mogen sindsdien zeggen dat ze in Koksijde-Oostduinkerke vele tientallen actieve strandvissers vertegenwoordigen. In het ledenblad *'t Stroom* tel ik in 1996 al 81 leden. Via datzelfde blad worden die leden op de hoogte gehouden van de pogingen om het gemeentebestuur tot begrip (en medewerking) aan te sporen, van het moeizame samenleven van paarden-, sport-, lijn- en strandvissers. *'t Stroom* stimuleert duidelijk ook een visserscultuur waarbij voorzitter (en kok) Marc Wybo zijn leden warmmaakt om eens een vispaté te maken of een visconsommé. We vinden in het blad ook een oproep om aanwezig te zijn bij de inhuldiging van een standbeeld waarbij men zich *'met wat imaginatie'* een strandvisser kan voorstellen. De vereniging richt verder cursussen in, gaat op reis en enthousiasmeert talentvolle fotografen om hun licht op het strandvissen te laten schijnen (zie ook de foto's in dit artikel). Met andere woorden, de nieuwe club slaagt erin de strandvissers uit de vergetelheid van het verdomhoekje te halen. Dat het hoogtijd werd dat de strandvissers ook eens verder keken dan de 'Uitbank' bleek al enkele jaren na de oprichting van de vereniging. De ervaring die het bestuur sinds 1995 opgedaan heeft komt hen in 1998 goed van pas.

Nationaal

De vis wordt schaarser, de groene beweging rukt op en de concurrentie tussen vissers wordt nog harder dan al gebruikelijk was. De ambtenarij gaat zich met de strandvisserij moeien, de televisie riekt sensatie en de politiek vindt een nieuwe taak. Meteen gaat de vereniging een rol spelen die haar plaatselijke karakter overschrijdt.
Van Hooimissen: *'De beheersenheid van het mathematisch model (BMM), een dochtercel van de KBIN (Koninklijk Belgisch Instituut voor natuurwetenschappen) heeft in een nota aan*

FOTO'S

De foto's bij dit interview werden genomen door de fotograaf Filip Vergeyle. Hij volgde een tijd lang de activiteiten van de strandvissers van Koksijde. We danken Vergeyle omdat wij voor dit artikel een keuze uit zijn foto's mochten maken.

diverse autoriteiten de strandvisserij aangeklaagd. De beheerseenheid lichtte de gouverneur, alle gemeentebesturen aan de kust, de administratie waterwegen en zeewezen in over de conflictsituatie door het stijgend aantal strandvissers, en de groeiende populatie zeehonden. Vanaf dan is er een bal aan het rollen geraakt die de strandvissers in de vuurlijn geplaatst heeft.' Dat kunnen wij goed geloven want toevallig kregen wij op het bureau van BMM-man *Jan Haelters* erg bezwarend fotomateriaal te zien die een minder idyllisch beeld van de de strandvisserij tonen: kartezetters laten blijkbaar levensgevaarlijke staken achter, niet minder achtergelaten netresten houden, zo toont ons de foto, wel degelijk rottende vis gevangen, een luchtfoto toont ook een immense, indrukwekkende reeks netten die rij op rij de vis kansloos maken… (Jan Haelters citeert uit een nota: *'Vaak laten strandvissers hun netten enkele dagen, tot weken !, achter op het strand zonder ze te legen. Dat resulteert in een hoeveelheid rotte vis in het net, en het risico dat het tijdens een storm verloren gaat in zee, waar het eventueel verder kan vissen (ghost nets), en eventueel bijdraagt tot de vervuiling van de zee door afval'*) Van Hooimissen: *'De reactie van BMM is niet geheel onterecht, want op sommige plaatsen houden de strandvissers helemaal geen rekening met elementaire natuurwaarden. Wat daar gezegd wordt over netten die achtergelaten worden: vermoedelijk zijn die onervaren vissers of toeristen die ook eens proberen een netje te plaatsen. Een ervaren strandvisser zal er wel voor zorgen dat hij zijn net binnenhaalt. Bij de mensen spreekt vooral tot de verbeelding dat wij van die mooie zeehondjes zouden strikken. Maar bij mijn weten is er te Koksijde nog nooit een zeehond in een strandnet terecht gekomen. Dit gezegd zijnde willen wij ons wel bezighouden met het opstellen van een "code of good practice" die uitgedeeld kan worden aan kandidaat-strandvissers wanneer die een toelating aanvragen op het gemeentehuis.'*

Reglementering

In sommige gemeenten (Oostende en Koksijde) heb je inderdaad een toelating nodig om netten op het strand te plaatsen. Andere kustgemeenten laten de strandvissers betijen. Maar daar komt stilaan verandering in.
De Bredense politiecommissaris *Eric Van Parijs* zegt bijvoorbeeld dat hij in zijn gemeente met de strandvissers geen problemen heeft en dat het een bezigheid is die, wat hem betreft, kan behouden worden, maar *'aangezien er geen reglement is kan men ook niet optreden. In de toekomst kan daar verandering in komen. Een definitieve regeling is in het belang van zowel de strandvissers als van de verschillende overheden.'* De commissaris zal dan ook een politiereglement opmaken. Hij heeft de twee andere politieverordeningen (Oostende en Koksijde) gelezen en heeft geluisterd naar een delegatie van de Bredense strandvissers. Zijn politiereglement zal vooral aandacht besteden aan de beperking in tijd en plaats, de beperking van het aantal meters netten per persoon, beperking van de diepte, identificatie van het vismateriaal, signalisatie via boeien en tenslotte… dwangmaatregelen om het reglement te doen naleven.
In verband met die dwangmaatregelen wijst BMM-man *Haelters* erop dat boetes maar weinig uithalen. *'Het is zoals bij de zogenaamde sportvissers. Worden zij geklist bij het aan wal brengen van gequoteerde, verboden of ondermaatse soorten dan krijgen zij wel een boete die vele tienduizenden franken kan bedragen, maar dat gaat dan toch altijd maar om die ene overtreding die "toevallig" genoteerd werd. Alle andere illegale aanvoer van dezelfde sportvissers is daarmee niet gesanctioneerd. Zinvol is alleen een vergunningsstelsel. Bij overtreding trekt men de vergunning in. Op die manier worden de "cowboys" van de ernstige mensen onderscheiden.'*

Van Hooimissen van zijn kant benadrukt dan weer dat de hobby bovenal "doenbaar" moet blijven: *'Neen, natuurlijk zal men de strandvisserij niet verbieden, maar ze kunnen de zaak wel overreglementeren, zodat niemand het nog waagt een netje te leggen.'*

Maaswijdte

Een zaak is duidelijk. De reglementeringsbal is aan

☛

het rollen. In Bredene gaf volksvertegenwoordiger-schepen *Jacky Maes* alvast het duw aan de kar: een delegatie van dertig Bredense strandvissers werd er op het gemeentehuis ontvangen. Zij werden er geconfronteerd met Directeur *Maertens* van de Dienst voor de Zeevisserij. *Maertens*: *'Het is geenszins de bedoeling om het strandvissen te verbieden, wel om het in goede banen te leiden. Er is tot nutoe geen enkel PV opgemaakt, maar enkelen hebben wel al een duidelijke verwittiging gekregen. Veelal zijn er problemen met het vangen van ondermaatse vis, het gebruiken van netten met een te kleine maaswijdte, met strandvissers die op garnaal vissen, maar waarvan we constateren dat geen dertig procent van die vangst uit garnaal bestaat...'* *Maertens* wijst erop dat de Europese normen ter zake voor àlle vissers gelden: beroeps-, sport- en strandvissers: 9 cm is de minimale maaswijdte. Zijn controleurs hebben echter vastgesteld dat bepaalde strandvissers nog met platte netten vissen waarvan de maaswijdte niet groter is dan 3,6 cm en dat sommige tongen nauwelijks 15 centimeter waren, bijna 10 centimeter onder de norm. *Maertens* haast zich daarbij te zeggen dat al die netten niet meteen weggegooid moeten worden. De warrelnetten (kieuwnetten) zullen echter mazen van 9 cm. moeten hebben, daaraan zal niemand ontsnappen, maar voor wat betreft de fuiken en de platte netten moet alleen de kuil of het onderste gedeelte gewijzigd worden.

Van Hooimissen verwerpt die 9 cm.-norm: *'Voor wat de warrelnetten betreft gaan wij akkoord. De Europese maatregel lijkt ons daar verantwoord. Maar de overige strandnetten worden door de Europese teksten niet vermeld. Die teksten zijn uiteraard volledig afgestemd op de zeevisserij en de maaswijdte lijkt ons dan ook alleen maar voor dat soort zeenetten van toepassing. Neem nu onze fuiknetten. De vissen blijven daarin een etmaal gevangen en de kleinste exemplaren kunnen via de uitgerokken mazen op het einde van het net ontsnappen. De meeste fuiknetten waarmee op dit ogenblik aan het strand gevist wordt hebben een maaswijdte van 6 cm. De minimale tonggrootte is hier 20 à 21 cm.* (N.v.d.R. dit is ondermaatse tong: de lengte van gevangen tong dient minimaal 24 cm. te zijn.) *Iemand heeft de proef gewaagd met fuiknetten van 8 cm. Wel, de kleinste tong die de man daarmee kon vangen was 28 cm. Veel tongen van meer dan 24 cm waren dus ontsnapt. Stel je voor dat we op 9 cm zouden moeten overschakelen dan zou de ondergrens op 33 à 34 centimeter komen te liggen! Laat me je dit vertellen, zo'n maatregel betekent het einde van de strandvisserij. We hebben dus op basis van zo'n experimenten voorgesteld dat de minimale maaswijdte voor de kuil van de fuiknetten op 7 cm gebracht zou worden.'*

Vismethoden

Platte netten, warrelnetten, fuiken... onwetend als we zijn dreigen we in de nettenterminologie verstrikt te geraken. Van Hooimissen legt ons dus een en ander uit: *'De strandvisserij wordt slechts actief beoefend tijdens het voorjaar (van half maart tot half mei) en het najaar (van half oktober tot half december). In het voorjaar wordt vooral op tong gemikt, in november is dat gul en wijting. Daarbij komt nog dat meestal "gestrandvist" wordt bij springeb (de periode rond volle en nieuwe maan) en enkel wanneer het weer dat toelaat. De activiteit is dus uit zichzelf al sterk gelimiteerd. De impact op het visbestand is dan ook minimaal. Dat betekent niet dat je geen boeiend "vissersleven" hebt. Eerst en vooral moet je op het strand het aas stekken. Lach niet, je hebt daar specialisten in. Je kunt in mei met dat aas een kansje wagen om sedentaire paling te verschalken en wel op de meest primitieve manier. Je slaat een plankje in het zand en je laat een lijn te water waarop het einde een haakje vasthangt. Je kunt verder de aloude methode van de kordeelvissers of putters toepassen: je legt lange lijnen, dwars op het strand, met een reeks haken aan. Je verankert die lijn en bij laag water haal je ze weer in. Traditioneel is ook het kartezetten: rechtstaande netjes vissen met het westelijk opstuwende water. (*) De platte netten daarentegen worden plat gelegd op het strand. Bij het aftrekken van het water rechten ze zich en het is dan dat de vis gevangen wordt. Je hebt ook een fuikenvisserij. Ten slotte zijn er de fel gecontesteerde warrelnetten. Warrelnetvisserij is een najaarsbezigheid waarbij zowel bij*

opkomend als bij aftrekkend tij vis gevangen wordt.'
Van Hooimissen minimaliseert de vangsten: *'Er zijn jaren dat ik geen tien kilo vis vang.'* Toch zijn er ook superjaren: *'Het najaar van 1987 zal nog lang bij vele strandvissers herinnerd worden als hèt jaar van de wijting en de gullen. Het waren haast "vooroorlogse toestanden" omdat de strandvissers, zoals toentertijd ook het geval was, soms moesten ophouden omdat... ze teveel vis binnen haalden. Het daarop volgende voorjaar kwam het tongenseizoen maar moeilijk op gang, maar opeens was het prijs. Na tien jaar magere tongvangsten werden de strandvissers nog eens beloond. Na een tijdje visten de meesten zelfs maar met de helft van hun netten meer. Anderen bleven doorvissen met heel hun visarsenaal en sjouwden massa's tong naar boven. Goed dat dit liedje maar een volle maand geduurd heeft of anders werd dit artisanaal gebeuren omgetoverd in een regelrechte commercie, met afgunst en nijd tot gevolg.'*

Flor Vandekerckhove

(*) *'Kartezetter — Strandvisscher die geernaarsen en sprot vangt met staande netten = karten. Deze netten zet hij uit op het strand met ze te bevestigen tusschen stokken of staken. Deze staken staan met hun voeting nogal diep in't zand en aan zijds worden ze sterk gesteund met stags die elk aan een ingedolven kluwen helmkruid of dito steen vastliggen.*
Doorgaans bevat het stel vier of vijf netten die tusschen vijf of zes staken gespannen staan in rechte lijn. Deze lijn loopt naar 't water toe, is dus ongeveer naar 't Noord-Westen gericht. De mondopening der karten staat naar 't Zuid-Westen gekeerd vanwaar de vloedstroom komt met schaaldieren en vis. Bij hoogwater staan de karten dus onder. Bij leegwater worden ze door de visscher bezocht en ontlast.' (In *'Vlaamsche zeevisschers'*, door M.A. de Spot, Kortrijk 1942.)

Vijf voshaaien in Oostendse vismijn

Op maandagmorgen 19 oktober werden in de Oostendse vismijn vijf voshaaien geveild. Ze varieerden in gewicht van 56 tot 172 kg. Ze werden gevangen door een Nederlands vaartuig en op de markt gebracht door vishandelaar Joël Vandenbroucke. De kopers betaalden 80 tot 90 frank per kilogram. Het vlees van de voshaai (Alopias vulpinus) is goed van smaak maar niet zo mals. In Noord-Amerika staat de voshaai als een uitstekende consumptievis aangeschreven. (foto gw)

Jacques Viaene:

'Visserij kan verdere vlootafbouw niet overleven'

Over het congres dat de Rederscentrale onlangs organiseerde vindt u een verslag op pagina 31 van dit nummer.
Daarin hebben wij het *niet* over de opmerkelijke rede van professor Dr. Jacques Viaene die de sector onder het ontleedmes legde. Aan zijn interessante bevindingen besteden we uitgebreid aandacht in het eerstvolgende HVB-nummer.

Marcel Laplasse (82), weduwnaar, rustend visser en reder, overleed op 12 oktober in Oostende. De Oostendse oudvisser werd geboren in een vissersgezin uit De Panne op 31 mei 1916. Hij nam in 1934 de O.279 Notre Dame Délivrez Nous, het vaartuig van zijn vader, over. Marcel huwde in 1939 Andronie Christiaen. Het echtpaar kreeg twee kinderen, Henri en Jeannine. In 1964 bracht Marcel Laplasse de O.275 Deo Volente in de vaart. De zijtreiler werd gebouw bij Richard Panesi en gevoerd door zoon Henri. Hij deed de plankenvisser O.275 in '89 van de hand. In hetzelfde jaar vierden Marcel Laplasse en Andronie Christiaen hun gouden huwelijksjubileum samen met het zilveren jubileum van hun zoon Henri Laplace en schoondochter Jeannine Beyen.

Morubel en La Couronne nog steeds te koop

De Britse Albert Fisher Group zoekt nog steeds een koper voor haar Europese seafood-vestigingen. Daartoe behoren ook de Oostendse bedrijven *Morubel* en *La Couronne*. De voedingsmultinational wil zodoende zijn schuldenlast verminderen. *Albert Fisher* heeft het boekjaar eind augustus afgesloten met een verlies van 25,5 miljoen pond (1,5 miljard frank) tegenover een winst van 1,8 miljard frank het jaar voordien. Vooral de groentenverwerkingsbedrijven en de aanslepende herstructureringskosten liggen aan de basis van het zware verlies. Ook op de Brusselse en Londense beurzen beleefde *Fisher* een vrije val . In enkele maanden tijd verloor het aandeel drievierden van zijn waarde. De seafoodtak is op zich wel winstgevend.

Z.34 wordt N.34

De Z.34 *Northern-Sky* van de BVBA *Sunrise* uit Zeebrugge wordt N.34 *Northern-Sky*. De eurokotter kwam tien jaar geleden in de vaart. Het vaartuig wordt eigendom van de *Rederij Northern-Sky* van *Arnel Vanthuyne*, die in juli de N.723 *Pallieter* van de hand deed.

N.563 vaart opnieuw

De N.563 *Zee-Adelt* komt voor het eerst dit jaar in actie. Het 34 jaar oude Nieuwpoortse vaartuig was sinds 1985 van *François Legein*. De ex-Z.563 (*Gilbert Ponjaert*) werd eind vorig jaar verkocht aan de *Rederij Jacobus* uit Zeebrugge (*De Graeve*) en lag sindsdien aan de kant in Urk. De voorbije weken werd het schip vaarklaar gemaakt en gekeurd door de zeevaartinspectie.

Seaborn participeert in Normandisch bedrijf

Seaborn, de holding van Antwerpse zakenman Johan Vets, nam een participatie van 48 % in het Normandische Brin D'mer uit Saint-Lò. Het bedrijf bereidt gebruiksklare gerechten. In 1999 zal Brin D'mer 700 ton vis kunnen verwerken, het jaar daarop zelfs 1.050 ton of vijf miljoen vissteaks per jaar.

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

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.

TUSSEN SCHIP & KAAI

TERWIJL DE MATROZEN de netten klaarmaken voor een volgende sleep, kijk ik met afgrijzen naar de boomkorren. De kettingmatten hangen vol met plastic zakken, van de zeebodem opgeraapt. Een blik tussen de vangst leert mij dat de vis ligt te spartelen tussen flesjes, potjes en blikjes.
Een van de laatste hangijzers ter wereld, nà Monica Lewinsky en op de vooravond van het nieuwe millennium, is ongetwijfeld het milieu. Er gaat geen dag voorbij of je ziet op TV, hoort op de radio, leest in boeken en tijdschriften hoe het met *ma aarde* gesteld is. Wie zijn ogen openhoudt, ziet dagelijks zelf welke proporties de verontreiniging heden ten dage aangenomen heeft. Men probeert mensen te sensibiliseren om de toekomst van onze nakomelingen niet te hypothekeren, om te zorgen dat onze opgroeiende kinderen de erfnemers worden van een leefbare wereld. Dat is een opdracht waarvoor iedereen mee verantwoordelijk is. De *International Convention for Prevention of Pollution from Ships*, kortweg MARPOL *(Marine Pollution)* wil ook de afvalbehandeling aan boord van schepen aan striktere regels onderwerpen. Een goede zaak, want hebben wij zeelui er al eens bij stilgestaan hoeveel afval we dagelijks in zee kieperen?

Zelfs op de relatief kleine vissersboot waarop we varen is de rekening vlug gemaakt.
Dagelijks een vuilbakje van een kilootje of vijf, 280 zeedagen per jaar met 140 vaartuigen, resulteren al vlug in 200 000 kg plastic, verpakking, glas en ander biologisch niet afbreekbaar materiaal dat jaarlijks in zee verdwijnt. Met deze berekening ik mij ongetwijfeld opnieuw in het rijk der eufemismen. Bovendien is ons uiterst bescheiden Vlaams vissersvlootje maar een minuscuul onderdeeltje van wat er wereldwijd op zee rondvaart. De berekening van de hoeveelheid afval die werkelijk door zeegaande schepen geloosd wordt, bereikt wis en zeker een astronomisch hoog getal waarvan uw rekenmachine duchtig op hol slaat. Een oplossing voor dit probleem kan alleen bekomen worden door pragmatische afspraken te maken tussen reders/schippers, overheid, havenautoriteiten en de afvalbedrijven. Dat zijn de vier pijlers van de brug naar een schonere zee. De maalmolens, die op grotere zeeschepen geplaatst worden om afval te hakselen of de verbrandingsoventjes die op deze schepen geïnstalleerd worden bieden een wel erg mager soelaas voor het milieu, want de poluerende eigenschappen van de gemalen of verbrande stoffen verdwijnen niet. Bovendien heeft het geen enkele zin om schippers te sanctioneren voor vervuiling als niet èlke haven, groot en klein, over een functioneel afvalplan beschikt. Men kan reders verplichten om een afvalcontainer aan boord van hun schepen te plaatsen, maar dan moet bij aankomst in iedere aanleghaven een ophaaldienst verzekerd zijn. Op dit ogenblik is dat een onbestaand gegeven. (Ook Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort hebben blijkbaar nog geen werkend afvalplan voor schepen)
Het is wraakroepend dat een richtlijn van de Europese Commissie gewag maakt van *'een aangepast milieuheffingssysteem dat reders aanzet om de milieurichtlijnen na te leven. Overtreders worden gesanctioneerd. De sancties kunnen gaan tot het aan de ketting leggen van betrokken schepen.'* Schieten de goede bedoelingen van de commissie hier niet schromelijk hun doel voorbij? Moeten niet éérst de havenautoriteiten gesanctioneerd omdat ze nog geen werk hebben gemaakt van een degelijk afvalplan, praktisch bruikbaar om effectief afval van boord te halen? Zou de MARPOLconventie niet beter, in plaats van boeman te spelen, een degelijk informatiebeleid voeren naar de zeeman toe, over de catastrofale gevolgen van verontreiniging? Terwijl het vuile woord *'sancties'* maar al te graag in de mond genomen wordt, blijft een 'koe-bij-de-horens-aanpak de facto achterwege.
Natuurlijk zijn er ook mensen die vinden dat het allemaal nog zo'n vaart niet loopt. Aan deze categorie van onverschilligen wil ik graag het boek *'De leefbaarheid van de aarde'* van *R. Weiler en D. Holemans* aanraden. Als je na het lezen ervan nog vindt dat milieubescherming larie en apekool is, mij goed. Maar durf je je kind in de ogen kijken terwijl je dat beweert?

Philippe Godfroid

Zes nieuwe vaartuigen in de steigers

In augustus maakte HVB melding van vijf nieuwe boomkorvaartuigen die tegen eind volgend jaar de de vaart zullen komen. Daar is intussen nog een zesde bouwproject aan toegevoegd. Rederij Fox NV uit Brugge heeft aangifte gedaan van de bouw van de Z.284 *Nirwana* op de Scheepswerf Reimerswaal in Hansweert.
De B.518 *Drakkar* was de eerste in de reeks en is al in de vaart. De andere zijn: de Z.576 en de Z.462 (De Graeve, Zeebrugge), Z.198 en Z.526 (Van der Werff & Visser, Irnsum).

Tong en schol uitgeput in Kanaal en Z.O-Ierland

Het tong- en scholquotom in de Ices-gebieden Bristol Kanaal (VIIf) en Zuidoost-Ierland (VIIg) is opgevist. De zone's werden op 18 oktober gesloten voor Belgische vissersvaartuigen. Voor het scholquotom valt de stopzetting op hetzelfde ogenblik als vorig jaar. Voor tong valt de sluiting een maand vroeger. Het scholquotum in VIIf,g bedroeg 377 ton (5 procent van het totale scholquotum) en en het tongquotum 530 ton (12,5 procent van het totale tongquotum). Nog quotabeperkingen vindt u op pagina 25 van dit HVB.

Jooren op beurs

Scheepsschroeffabrikant Jooren deelt langs deze weg mee dat klanten die naar Rotterdam Maritime (Ahoy' R'dam, 10 - 14 november) gaan, zijn stand vinden onder het nummer L 412.

Versluys naar Australië

De Bredense reder Willy Verluys deelt mee dat hij nog tot 17 november op reis is naar Australië. Hij zal daar de scheepsbouwbeurs Ausmarine '98 in Fremantle (Perth) bijwonen. Ook staat een bezoek aan de afdeling visserij van de universiteit van Tasmanië op het programma. Naast gesprekken met scheepsontwerpers zal Versluys ook de nieuwste technieken op het gebied van de kreeftjes- en de St.-Jacobsvisserij kekijken. Een en ander past in een project van de reder om een polyvalent kustvissersvaartuig (in modules) te ontwerpen.

Schiltz voorzitter internationale werkgroep

Tijdens de vergadering van de Europese reders (EAPO) die op 2 oktober in Oostende plaatsgreep, werd een internationale werkgroep opgericht die zich zal buigen over de specifieke problemen van de platvissector. De Vlaamse reder Bart Schiltz neemt het voorzitterschap waar. In het Informatiebulletin van de Rederscentrale wordt de installatie van de werkgroep als *'zonder meer een belangrijk feit'* omschreven.

Visserij op strandschelpen wordt gecontesteerd

Bart Schiltz, de voorzitter van de Rederscentrale, beklaagt zich over een maneuver van *'een vereniging die, allicht ter goede trouw, de belangen van de visserij meende te verdedigen'*. De niet nader genoemde vereniging verzet zich tegen een initiatief om voor de Belgische kust op strandschelpen te vissen. Kandidaat-schelpenvisser Versluys ziet zich wel gesteund door het Departement Visserij van het CLO (bij de vissers nog steeds bekend onder de oude naam Rijksstation voor Zeevisserij) en de Rederscentrale, maar krijgt tegenkanting door hetgeen Schiltz omschrijft als *'een aantal wellicht onnodig verontruste kustvissers die — zo bleek bij nader toezicht — naar geen enkele vergadering kwamen waarop zij werden uitgenodigd.'* Zij stuurden ter zake wèl een brief naar de minister. Schiltz, die blijkbaar inzage kreeg in die brief, en in de lijst van de ondertekenaars, vermeldt verder dat hij verwonderd is dat ook een aantal reders van grotere eenheden de brief tekenden: *'Navraag bij deze deed blijken dat bij hen aangedrongen werd om in naam van de solidariteit mee te tekenen.'* Het zit de voorzitter hoog dat deze laatsten hem daarin passeren: *'Even overleg plegen met de betrokkenen die alle moeite deden om iedereen te informeren kan toch niet teveel gevraagd zijn?'*

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*

Dat hoor je op straat ook over de Vlaamse visserij: er is niets aan te doen; wij mogen zeggen wat we willen, daarboven doen ze toch hun eigen zin, het is overal en altijd hetzelfde; het heeft allemaal geen zin (meer); wij vergaderen ons dood, maar alles blijft gewoon bij het oude; steek ze allemaal in een zak en haal er een goeie uit...

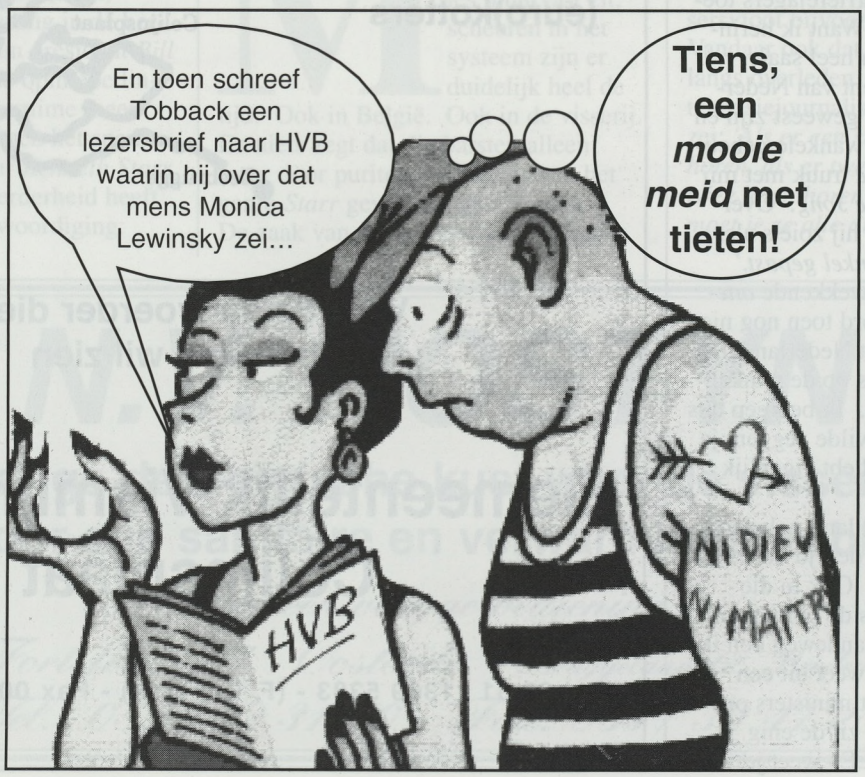
Zoveel gelatenheid, daar zit natuurlijk iets achter.

De lusten van Bill Clinton de Vlaamse vissersvloot het beleid van Tobback

EN OVER HET VERBAND DAARTUSSEN

IS HET U OOK AL opgevallen? Dat er, voor wat de maatschappelijke keuzes betreft, niets meer te kiezen valt. Of dat men ons dat wil doen geloven. In Duitsland zal de nieuwe bondskanselier een soortgelijke bewind voeren als zijn Engelse geestesgenoot Tony Blair. Van deze laatste beweert men dat hij eigenlijk het programma van de conservatieve tegenstander uitvoert. Toen de Oostendse politicus Johan Vande Lanotte nog niet zo lang geleden het uitwijzingsbeleid van de regering presenteerde, werd gezegd dat hij het programma van het oppositionele Vlaams Blok overnam. De Belgische politiek ter zake was dan weer niet heel veel anders dan die van Nederland... waar de politiek niet zo'n zwart blok aan het been heeft. Over de Nederlandse politiek zegt Guy Verhofstadt overigens voortdurend dat de socialist Kok het programma van de Vlaamse liberalen uitvoert.

IN 1988 WERD de flamboyante *Louis Tobback* minister. Dat was nadat hij in het parlement een — door vriend en vijand als dusdanig erkende — even harde als geestige oppositie gevoerd had. Al wie niet beter wist keek dan ook uit naar de nieuwe wind die door de regering zou waaien. Helaas! Zodra *Tobback* minister was ging hij anders piepen. Hij besefte, zo zei hij, dat het voor natiestaten onmogelijk is om nog *'een ander beleid'* te voeren. Politici hebben de hefbomen om dat te bereiken niet meer in handen, zo heette het opeens. Wegens Europa en de globalisering en zo. In het Nederlandse dagblad *NRC Handelsblad* formuleerde hij het op een prachtige *tobbackiaanse* manier: *'Het is illusieloos. Aan de essentiële dingen vermag je niets. Ik ben dus een beetje een curator. Van het goede of het slechte weer ben je geen meester, je hebt voornamelijk iets te zeggen over de verdeling van zonnebrillen en regenjassen.'* Het enige wat een *minister van binnenlandse zaken — vice-premier* van de Belgische regering! — kan doen is ervoor zorgen dat het de spuigaten niet uitloopt. Mocht het dat toch doen, dan moet hij erover waken dat invaliden, wezen en weduwen niet te lang in het water blijven staan.
Het is een stelling die ook grote bijval geniet bij Tobbacks vriend, *premier Dehaene*. Deze kreeg zelfs de bijnaam 'de loodgieter'. Of... de politiek als iets dat pas in actie komt als de boel verstopt geraakt!
Dat voor wat het federale bewind betreft. En nu: de *Vlaamse regering*. Men mag daar een ander discours houden ('wat we zelf doen, doen we beter'), de vissers weten inmiddels wel hoeveel tijd er ligt tussen het uitbazuinen dat er geld komt (FIVA!) en de dag dat het geld er werkelijk ook is. Dat duurt dus jaaaaren! Ja, zo gaat dat met loodgieters: ze laten



op zich wachten.
Het zit er bij de Vlamingen inmiddels diep ingepompt: *globalisering, Europese Unie, het Verdrag van Maastricht, mondialisering, het Verdrag van Schengen...* Vandaag ligt alles vast en niets kan nog bewegen. En bij de vissers heet al dat onwrikbare: *Meerjarig Oriëntatieplan, quotamaatregelen, Gemeenschappelijk Visserijbeleid.* Zoals *Bart Schiltz* het almaar zegt: wat ben je met al (sic) die vaartuigen als je geen quota hebt om op te vissen?

ER ZIJN NIET zoveel voordelen aan het ouder worden, maar één voordeel is dit: je hebt al een en ander meegemaakt. Wie enigszins maatschappelijk actief geweest is heeft bijvoorbeeld al verschrikkelijk veel ministers zien komen en gaan. Zo heb ik bijvoorbeeld *Willy Callewaert* gekend, professor en links politicus, die op een mooie dag het *ministerie van onderwijs* in handen kreeg. Het was in de nadagen van 1968 en alles leek nog mogelijk. Maar neen. Willy zat nog maar goed neer en hij verklaarde al dat er geen *'andere politiek'* te voeren viel, al was het maar omdat bijna heel zijn budget naar de onderwijzers ging. Er schoot amper geld over om iets op poten te zetten. Het moet ook in die tijd geweest zijn dat ik mijn bijdrage aan de vaderlandse landsverdediging leverde met naast mij in het wachthokje soldaat-milicien *Luc Van Den Bossche*, thans minister van binnenlandse zaken. Wat die toen in de kantine allemaal niet gezegd heeft! Wie denkt dat dit geplogendheden zijn die uitsluitend linkse carrièrejagers toebehoren heeft het mis. Want ik herinner me ook nog een een heel saaie, rechtse minister-president van Nederland. Ik moet nog jong geweest zijn en — hopelijk speelt mijn wankele geheugen nu geen *freudiaanse* truuk met mij — de man heette ook *de Jong*. Over zijn regeringstijd zegde hij zoiets als: *'Ik heb zolang op de winkel gepast.'* Dat vond ik een indrukwekkende *oneliner* (alhoewel dat woord toen nog niet bestond, toch niet in het Nederlands), want ook ik moest soms op de winkel van mijn ouders passen. Ik begreep dus heel goed wat de man wilde zeggen: je staat daar wel, maar je hebt eigenlijk niets te piepen.
Dat is inmiddels al heel lang geleden, want ik ben geboren in de tijd dat er nog geen televisie was. Ook in die langverleden dagen was de politiek al 'illusieloos'. Goed. Gaandeweg ben ik nu vijftig geworden en weet uit een halve eeuw ervaring dat ministers ons altijd zullen zeggen dat zij de enig mogelijke weg volgen. En weet je wat? Ze hebben gelijk! Er zijn geen honderd verschillende manieren om de *staat* rond te laten draaien en er is in zo'n ministerie bijgevolg nauwelijks ruimte voor het ontwikkelen van een alternatieve visie. Vandaar ook dat VLD-voorzitter *Guy Verhofstadt* destijds, toen hij nog een tafelspringer was, wel van verkiezingsoverwinning naar *overwinningsnederlaag* mocht razen, maar dat de deur van de regering voor 'da joeng' gesloten bleef. De ijzeren wet van het staatsbeheer (Er Zijn Geen Keuzes!) was er immers ook voor hem. Inmiddels heeft hij dat wel begrepen.

Klein probleem. Als wij ter stembus trekken hebben wij geen ploeg op het oog die de finesses van de edele staatsmanskunst bemeestert. Het is niet dat wij die partijprogramma's bestuderen, maar we weten dat de verschillende partijen voor evenveel globale maatschappelijke opties staan... die nadien telkens onvervuld blijven. De kiezer ervaart keer op keer dat er een breuk optreedt tussen de politiek vóór de verkiezingsdag en die erna. Waarna wij een voor een afhaken. Want als je minister na minister hoort zeggen dat hij *'aan de essentiële dingen niets vermag'*, dan hoeft het voor ons ook

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

niet meer. Als zij zelfs niet over de 'hefbomen' beschikken dan kunnen wij onze tijd heel zeker nuttiger doorbrengen dan in rokerige vergaderzalen; in onze moestuin bijvoorbeeld. Ik schud dat niet uit mijn mouw: het aantal Belgen dat lid is van een politieke partij is de jongste jaren spectaculair gedaald. Het aantal blancostemmers neemt navenant toe. Politici zien met pijn in het hart hoe de burgers *a-politiek*, zelfs *anti-politiek*, worden. Die politici proberen dan ook de kloof te dichten die tussen hen (de staat) en de burger (de maatschappij) ontstaan is. Helaas dempen ze die kloof, zo blijkt hoe langer hoe meer, door gewoon hun maatschappijvisie weg te gommen. En zo gaat het van kwaad naar erger.

ONZE POLITIEKE PARTIJEN komen daardoor immers zeer dicht bij hun Amerikaanse varianten te staan. In de Verenigde Staten heb je als stemgerechtigde burger te kiezen tussen twee partijen die, voor wat betreft hun fundamentele maatschappelijke keuze, ***niet*** van elkaar verschillen. De meerderheid van de werkende mensen in Amerika is ook niet achterlijk: zij zien dat ze eigenlijk geen keuze hebben is en ze nemen dan ook niet deel aan het verkiezingscircus (dat zijn naam in de USA niet gestolen heeft). Het gevolg is choquant: de keuze van de Amerikaanse president is de keuze van een minderheid, daar waar je in een democratie toch het omgekeerde zou verwachten.
Die kloof tussen de bevolking (maatschappij) en de verkozenen (staat) kwam onlangs nog tot uiting in de herrie rond het slippertje van president *Bill Clinton*. Opeenvolgende opiniepeilingen toonden aan dat een ruime meerderheid van de Amerikanen het spermaspeurwerk van procureur *Kenneth Starr* afkeurde. Maar die meerderheid heeft geen politieke vertegenwoordiging: 75% van de senatoren zette het licht op groen om het *masturbatierapport* van de procureur op Internet vrij te geven! Er is dus wel degelijk een kloof tussen de meerderheid van de bevolking en de meerderheid van de senatoren.
Over dat Monicagate valt uiteraard veel te zeggen en dat is dan ook gebeurd. Over sex en speculatie bijvoorbeeld: dat een *blowjob* in het Witte Huis de *Dow Jones* naar beneden haalt is al iets dat mijn (nochtans sterk ontwikkelde) verbeelding te boven gaat. De heftige reacties op de vreemdgaande Amerikaanse president zegt ook iets over de culturele verschillen tussen Amerika en pakweg Frankrijk. *Edwy Plenel*, de door mij felgeprezen directeur van de Franse kwaliteitskrant *Le Monde* merkte terecht fijntjes op dat hetzelfde gebruik van een Franse president bij onze zuiderburen eerder als 'charmant' betiteld wordt, waarna de Fransen over iets anders beginnen spreken.
Echt relevant is in heel die *vrouwenkwestie* is echter alleen maar dat *Kenett Starr* ook een politieke agenda heeft. De man belichaamt een sterk autoritaire stroming die *een regering van magistraten* wil in de plaats van algemeen stemrecht. Achterliggende idee: als er toch geen keuzes meer gemaakt kunnen worden, dan moeten er toch ook geen verkiezingen meer zijn.
De spermavlek op Monica's jurk was voor *Starr* alleen maar een scheur in het systeem langswaar hij zijn ideeën haast onopgemerkt laat binnensijpelen.

MEN MAG ONS dan wel zeggen dat alles muurvast zit, scheuren in het systeem zijn er duidelijk heel de tijd. Ook in België. Ook in de visserij. En niets zegt dat die barsten alleen maar door puriteinse kwezels van het genre *Starr* gevuld mogen worden.
De zaak van de vermoorde kinderen is

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

ook zo'n scheur. Op zo'n moment gaat iedereen zich afvragen of er dan toch geen *andere optie* bestaat dan deze die ons steeds als de enig mogelijke voorgehouden wordt. De dood van de uitgeprocedeerde *Sémira Adamu* is nòg zo'n barst. Welk soort maatschappij is dat hier eigenlijk? zo gaat het op zo'n moment door mijn (en hopelijk ook door uw) hoofd.
Die scheuren hoeven niet altijd even dramatisch te zijn. Op het onlangs gehouden congres van de Rederscentrale konden de aanwezigen horen hoe de twee daar aanwezige ministers elkaar tegenspraken. Ook dat is een scheurtje in een systeem dat altijd beweert dat er geen echte keuzes (meer) zijn. Maar als die twee ministers van mening verschillen… wil dat dan niet zeggen dat er meer dan één manier is om de Vlaamse visserij te organiseren? Tegenover zo'n scheuren kun je vervolgens verschillende houdingen aannemen. Je kunt doen wat *Kenneth Starr* in Amerika doet en het allemaal erger maken dan het is. Of omgekeerd: je kunt de scheur wegmoffelen en voortdoen alsof er niets gebeurd is. In België wordt het parlement daarvoor al eens gebruikt. In die zin is het parlement de veiligheidsklep van de *staat.* Het is daar dat de stoom afgelaten wordt… zodat de boel niet op straat ontploft. Je kunt ook een derde weg bewandelen: nadenken over alternatieven… voor de — zogezegd onvermijdelijke — neergang van de Vlaamse vissersvloot bijvoorbeeld.
Vandaar ook dat HVB doet wat de onlangs overleden, en nu al legendarische, televisiejournalist *Maurice De Wilde* zei: *'Als er een stem is moet je die laten horen, als er twee zijn moet je ze alle twee laten horen en als er drie zijn moet je ze alle drie laten horen…'*

Flor Vandekerckhove

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

Vlaamse Vissersbond blijft tegen groepvorming

'Reders die met pk's sjoemelen willen quota naar zich toe trekken.'

De reders van de Vlaamse Vissersbond (VVB) blijven zich verzetten tegen de voorgenomen groepvorming in de Belgische vissersvloot. In een aangetekende brief aan minister Pinxten, die in de federale regering de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, delen zij hun officiële standpunt terzake mee.

Tegelijk vragen zij dat het ministerie een enquête onder de reders houdt *'op basis van feiten, cijfers, kilo's en gebieden die zij individueel zouden toebedeeld krijgen.'* De mini-enquête die de Rederscentrale onlangs organiseerde wordt door de VVB verworpen: *'Hoe kan een reder een objectieve en verstandige keuze maken als hij niet weet wat hij zal krijgen?'*

De VVB-ers breken een lans voor het behoud van het huidige quotasysteem dat, zo stellen ze, naar ieders voldoening kan werken. Bewijs daarvoor vinden ze in de vaststelling dat ieder Belgisch vissersvaartuig in het verleden het jaar rond heeft kunnen vissen.

Rest alleen nog maar de vraag waarom er vanuit redershoek dan toch hardnekkig gepoogd wordt om tot dergelijke groepvorming te komen. Het antwoord dat de VVB daarop in haar brief formuleert zal wellicht enig stof doen oplaaien. De organisatie vertrekt daarbij van de vaststelling dat het aantal eenheden van de Vlaamse vissersvloot almaar afneemt, maar dat de druk op de visbestanden desondanks blijft toenemen. Dat is volgens de VVB niet zomaar aan een productiviteitstijging van de vaartuigen te wijten: *'De oorzaak hiervoor is te zoeken bij vaartuigen die bovenop het maximaal toegelaten motorvermogen door middel van illegale pk's extra druk op de visbestanden leggen.'* Deze veel te sterke schepen zouden er nu op uit zijn meer vangstrechten naar zich toe te halen. De quotagroep waarin de reders zelf de vangstrechten beheren is daarvoor een geschikt middel, aldus nog steeds de VVB. Alleen al het feit dat de quota voor de helft verdeeld zouden worden op basis van historische rechten is onrechtvaardig omdat het juist illegale pk's zijn die sommigen het grootste historische recht laten opbouwen: krachtiger motoren halen ook meer vis binnen, zo luidt de redenering.

De draagwijdte van deze stellingname is groot. In een brief aan de minister werd hier expliciet op papier gezet dat sommige Belgische vissersvaartuigen 'verborgen (motor)talenten' hebben. Impliciet stelt de VVB tegelijk dat een minister die aan de groepvorming zijn goedkeuring hecht, deze onwettelijke toestand beloont en dat ten nadele van reders die zich in het verleden wel aan de wet gehouden hebben. (fv)

Pinxten pleit voor meer Europese controle

Op de jongste Europese Visserijraad pleitte de Belgische minister Pinxten voor meer bevoegdheden voor de Europese Visserij-inspecteurs op de werking van de nationale controleurs. Ook zei hij voorstander te zijn van een systeem van gelijke sancties in alle lidstaten. *'Wie vandaag bijvoorbeeld ondermaatse vis binnenbrengt wordt daarvoor op zeer uiteenlopende manier gesanctioneerd'*, zo weet de minister. De persmededeling zegt daar verder over: *'Zo werd enkele jaren geleden in Duinkerken vastgesteld dat niet werd opgetreden tegen de aanwezigheden van binnenkuilen in de netten, terwijl hiervoor in het Verenigd Koninkrijk een boete wordt opgelegd tot 500.000 frank'.*

Veranderingen in de Officiële lijst der Belgische Vissersvaartuigen

JULI-SEPTEMBER 1998

Verandering van eigenaar:

¤ N.402 DE NORMA, eig. NV Valta, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan - Zeebrief: 2 september 1998;

¤ Z.548 FLAMINGO, BVBA Vaya Con Dios, A. Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge - Zeebrief: 22 september 1998;

¤ Z.85 MORGENSTER, eig. BVBA Morgenster, A. Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge - Zeebrief: 22 september 1998;

¤ N.555 VALENTINO, eig. BVBA Damco, Vaandelpad 1, 8930 Rekkem
Aangifte: 24 september 1998;

¤ Z.200 WAGRAM, eig. BVBA Rederij Brandon Star, Westkapellestraat 86 A2, 8301 Knokke-Heist - Zeebrief: 29 september 1998;

Verandering van eigenaar en motor:

¤ N.126 SKYLIGHT, eig. NV Rederij Westenwind, H. Baelskaai 38, Oostende - Motor: Caterpillar, 441 kW (1997) - Zeebrief: 16 juli 1998;

Verandering eigenaar en tonnemaat:

¤ Z.201 LINQUENDA, eig. BVBA Verleene, Zeedijk 122-125, 8301 Knokke-Heist - Tonnematen: brt: 139 - Nt.: 41 - Zeebrief: 2 september 1998;

Nieuwe motor:

¤ O.333 MARCO, eig. Rederij Marco NV, Hulststraat 29, 8301 Knokke-Heist - Motor: ABC, 875 kW (1998) - Zeebrief: 30 juli 1998;

¤ Z.46 NEPTUNUS, eig. NV Olympus, Vuurkruisenstraat 5, 8301 Knokke-Heist - Motor: ABC, 883 kW (1998)
Zeebrief: 16 juli 1998;

¤ Z.162 VAN DIJCK, eig. NV Bunkers Dobbelaere, Laurierstraat 32, 8301 Knokke-Heist - Motor: SW Diesel, 883 kW (1990) - Zeebrief: 29 september 1998;

Geschrapt en verandering eigenaar:

¤ ex-O.518 LA FAROUCHE, eig. NV Drakkar, Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege-Brugge - Geschrapt: 10 juli 1998 - Nieuwe eig.: Vermote Jacky, Bloemenstraat 41, 8670 Koksijde - Aangifte: 4 augustus 1998;

¤ Z.554 NADIA, eig.: BVBA Rederij Nadia, A. Pauwelslaan 12-14, 8370 Blankenberge - Nieuwe eig.: BVBA Damco Marine, Vaandelpad 1, 8930 Rekkem - Geschrapt: 24 september 1998;

¤ ex-Z554 NADIA, eig. BVBA Damco Marine, Vaandelpad 1, 8930 Rekkem - Nieuwe eig.: BVBA Rederij Nadia, A. Pauwelslaan 12-14, 8370 Blankenberge (verkoop zonder rechtsgeldige vislicentie) - Aangifte: 24 september 1998;

¤ O.427 MARJON, eig. NV Rederij Lumar, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan - Nieuwe eig.: NV Scheepswerven De Graeve, Zeegeulstraat 1, 8380 Zeebrugge - Aangifte: 18 augustus 1998;

¤ O.427 MARJON, eig. NV Scheepswerven De Graeve, Zeegeulstraat 1, 8380 Zeebrugge - Nieuwe eig.: BVBA Rederij Brandon Star, Westkapellestraat 86/21, 8301 Knokke-Heist - Aangifte: 25 augustus 1998;

¤ O.427 MARJON, eig. BVBA Rederij Brandon Star, Westkapellestraat 86/21, 8301 Knokke-Heist - Nieuwe eig.:
- BVBA Rederij Brandon Star, Westkapellestraat 86/21, 8301 Knokke-Heist
- BVBA Rederij Veerman, Zonnebloemstraat 26, 8301, Knokke-Heist
- NV Shannon, Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege - Geschrapt: 24 september 1998;

Nieuwe zeebrief:

¤ Z.54 DE BOUNTY, eig. BVBA Rederij De Bounty, Graaf Jansdijk 219, 8300 Knokke-Heist. Zeebrief gestolen. - Nieuwe zeebrief: 2 september 1998.

N.36 Donia verkocht aan familie De Rudder

De N.36 Donia van de Rederij Ishtar BVBA uit Bredene (Willy Versluys) is verkocht aan de nieuwe vennootschap Rederij Arca van de familie De Rudder uit uit Heist. De vaartuig wordt omgedoopt tot N.36 Arca en zal gevoerd worden door schipper Peter De Rudder (31) die samen met zijn broer John (33) overstapt van de Z.54 De Bounty. De twee andere zonen van Gilbert De Rudder, schipper Patrick (34) en Steve (26) blijven op de Z.54 varen.

De N.36 is een boomkorvaartuig van 34,60 meter (883 kW) dat in 1981 gebouwd werd op de Scheepswerven van Langerbrugge in Gent. Dat gebeurde voor rekening van de aannemer Camiel Versluys en schipper-reder Marcel Desaever. De N.36 werd op 9 mei 1981 gedoopt in Nieuwpoort. Het werd toen beschouwd als het vlaggeschip van de Nieuwpoortse vloot, maar heeft er door zijn omvang niet zo vaak verkocht. De eerste bemanning bestond uit Marcel Desaever, Manfred Jonckheere (motorist), Robert Goutsmit (hulpmotorist), André Vandewalle (stuurman), Eddy en Willy Dekeyzer (matrozen) en Mario Zeebroeck (scheepsjongen).

In oktober vorig jaar werd de N.36 ondergebracht van de BVBA Versluys-Desaever naar de nieuwe BVBA Rederij Ishtar van Willy Versluys. (foto gw)

Vlaamse visserijprojecten krijgen Europese steun

Zoals bekend verleent de Europese Unie steun aan sommige plannen die in de Westhoek en een deel van de West-Vlaamse kuststrook (van Nieuwpoort tot Bredene) de sociaal-economische ontwikkeling ondersteunen. Het betreft hier subsidies in het kader van het zgn. 'Doelstelling 5B-programma'.
Het *managementscomité* dat over de ingediende projecten gaat heeft op 9 oktober een aantal initiatieven geselecteerd die voor deze steun in aanmerking komen. Door deze beslissing werd sinds het begin 1996 (*) al 833,7 miljoen frank of 80% van de voorziene steun toegewezen.
De nieuw erkende projecten zijn van diverse aard. Er wordt bijvoorbeeld geld weggelegd voor diverse infrastructuurwerken, voor het kust- en plattelandstoerisme, voor de aanleg van waterbekkens, voor opleidingsinitiatieven en ten slotte ook voor een aantal plannen die, al is dat soms zijdelings, met de visserij te maken hebben.

Visserij

Twee projecten voor visserijtoerisme werden dit keer weerhouden. Het comité zette het licht op groen voor subsidiëring van de historische evocatie van het 15de eeuwse vissersdorp Walraversijde te Oostende (eerste schijf). Daarnaast viel ook de Bredense reder *Willy Versluys* in de prijzen. Hij had een project ingediend om zijn kustvissersvaartuig ex Z 582 *'Asannat'* in te schakelen in een toeristisch project (zie kader hiernaast).
Opmerkenswaard is ook de beslissing om de kas van het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw aan te spreken voor een aquacultuurproject in de Noordzee. Met dat geld zal worden onderzocht of het mogelijk is om op een rendabele manier kwaliteitsmosselen te kweken, en meer bepaald in een zone van 5 tot 10 mijl voor de kust van Nieuwpoort. Bedoeling is daar een proef uit te voeren met hangcultuurmosselen. De getijdestromingen die op onze kuststrook inwerken kunnen interessante perspectieven bieden voor een degelijke ontwikkeling van een mosselcultuur.
Ook werd er een principiële goedkeuring gegeven ten aanzien van de medefinanciering van een studie van een catamarantype voor de bokkenvisserij, plus alternatieve vistechnieken, uit te oefenen. Het project werd ingediend door de Oostendse scheepswerf IdP. Het betreft een kustvissersvaartuig (18,5 meter lang) waarvan Matthieu De Vestele van IdP stelt dat de catamaran *'de mogelijkheid biedt om een zeer groot werkdek ter beschikking te stellen en een ruime accomodatie voor de bemanning.'* Een en ander met als gevolg: *'efficiënter werken op zee in veiliger omstandigheden.'* Die beslissing maakt dat de kostprijs van dit onderzoek niet uitsluitend ten laste van de scheepswerf zullen vallen. De Europese Unie draagt 25% van de kosten en het Vlaams Gewest doet er daar nog 25% bovenop.
Vermelden we ten slotte nog dat de volgende vergadering van het *toezichtscomité* van de werking van de Europese steunprogramma's voor de Westhoek - middenkust - Zeevisserijgebied (5b - Pesca - Retex - Leader II) zijn volgende bijeenkomst plant op 4 december . Circa veertig afgevaardigden van de kabinetten van Vlaamse ministers en van de Vlaamse administrties, van de Europese Unie en van de GOM zullen dan bijeenkomen in de polyvalente zaal van het gemeentehuis te Bredene.

(*) Over eerder goedgekeurde projecten, zie HVB VIII 1997 p. 42.

Ex- Z 582: nieuwe bestemming

In 1989 werd de, inmiddels ex-, Z 582 een zomer lang in de publiciteitsector ingezet. Nu volgt een nieuwe uitdaging in de toerismesector. (foto gw)

Reder Willy Versluys wil de ex-Z 582 *Asannat* (altijd nat) ombouwen tot een vaartuig dat betalende passagiers kennis laat maken met de garnaalvisserij zoals die door de Vlaamse kustvissers traditioneel bedreven wordt. Tegelijk houdt het project de garantie in dat een van de laatste houten kustvissersvaartuigen behouden blijft. Ongetwijfeld levert de reder op die manier een bijdrage tot het in stand houden van ons maritiem erfgoed. Herinneren we eraan dat dezelfde Versluys destijds ook de *Amandine* uitreedde, het vaartuig dat momenteel gerestaureerd wordt en uiteindelijk een blijvende herinnering aan de Vlaamse IJslandvaart moet worden.

De ex-*Asannat* (*) werd op 28 april uit de vaart genomen. Het Asannatnummer ging naar de stalen Z 403 *Stern* (**) die sindsdien als Z 582 *Asannat* ter visserij vaart. De visvergunning van de *oud-Asannat* werd verkocht aan derden. Daardoor mag het houten scheepje niet meer voor de beroepsvisserij ingezet worden. Versluys besloot evenwel het vaartuig niet van de hand te doen. Liever dan het te slopen zag hij het een nieuwe taak opnemen als visserijtoeristisch vaartuig.

De kans dat dit daadwerkelijk ook gebeurt is nu reëel geworden. Het project werd in het kader van het doelstelling 5b-programma goedgekeurd. Gevolg is dat de Europese Unie tot 33,3% van de ontwikkelingskosten voor zich neemt. Deze steun wordt aangevuld met een even groot badrag vanwege het Vlaams gewest, 8,33 kan daar nog bovenop komen van de provincie of de gemeente. Door al deze subsidies wordt de private inbreng beperkt tot 25%. Versluys wil met dat geld de ex-Z 582 dusdanig inrichten dat het enerzijds mogelijk wordt passagiers aan boord te nemen en dat anderzijds het typische karakter van het houten kustvissersvaartuig zoveel mogelijk behouden blijft. (fv)

(*) De houten ex- 582 Asannat werd in 1964 op de scheepswerf van De Graeve in Zeebrugge gebouwd. Het is een boomkorvaartuigje van 19,80 meter lang en 48,82 BT. Het kustvissersvaartuig wordt voortgestuwd door een ABC-motor van 145 pk.
(**) De Stern werd in 1961 in het Nederlandse Zaandam gebouwd (scheepswerf Vande Molen & Zonen). Het schip heeft een Mercedesmotor (1989) van 221 pk is 21 meter lang en weegt 62 BT. De bvba Versluys-Vantroyen stond enige tijd op non-actief (geschrapt uit de officiële lijst der Belgische vaartuigen op 9 april) en werd in de Zeebrugse werkhuizen Joël Verheye opnieuw vaarklaar gemaakt. Het wordt nu door schipper-mede-eigenaar Franky Vantroyen gevoerd en is meteen het laatste actieve Zeebrugse kustvissersvaartuig.

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karachter

Visser! Gij kent ongetwijfeld het Vlaamse spreekwoord: *'Als het in Washington DC spuit, dan druppelt het in Laken.'* Deze volkswijsheid werd eens te meer bestatigd, zo konden wij vorige maand vernemen. De presidentiële spermavlek op de jurk van de jonge mevrouw *Lewinsky M.* was nog niet goed droog of daar werden wij (uiteraard via de kwaliteitskrant Het Laagste Nieuws) op de hoogte gebracht van 1 mogelijke onkiese affaire in ons koningshuis. Bleek dat de Mercedes van BV *Van Wanten W.* (alias de Oostendse *Vandekerckhove I.*) vlak voor de deur van de heer prins *Laurent von Saksenhosen* (bijna) gestolen was. Eigenlijk was het, zo lezen we in de gazet, 1 geval van *carjacking*. (Wanneer uw fiets gestolen wordt dan moet gij voortaan 1 geval van *bikejacking* aangeven en als iemand er met uw portefeuille vandoor gaat stapt gij het dichtsbijzijnde politiekantoor binnen en zegt daar gewoon dat gij 1 *walletjacking* te declareren hebt.) Rest alleen nog de prangende vraag: wat deed Wendy daar 's nachts zo dicht bij het Tervurense deurtje van de weledele heer *Laurent*? Op VTM ontkende mevrouw *Van Wanten W.* met klem de insinuatie van zijne hoogheid als zou zij het bericht zelf de eerde ingestuurd hebben voor haar eigen promotie. Volgens Wendy's maneeger de heer *De Waele D.* kwam de gazet het waarschijnlijk te weten via het parket. Verder kon polderpaparrazo *Patrick Depypere* (!) van de Krant van West-Vlaanderen de maneeger nog volgende woorden ontfutselen: *"Ik kreeg opdracht van het protocol om daarover niets méér te zeggen."* Met andere woorden: daar is wel degelijk van alles gaande!

HVB is dan ook bijzonder trots om u de hiernaaststaande photo te mogen ontlullen. Daarop ziet gij Wendy terwijl ze orale seks bedrijft met 1 maatje. Het zal u ingsgelijk duidelijk zijn van wie de arm is die haar maatje vasthoudt. Helaas kregen ook wij opdracht van HVB-protocol de hr *Versluys W.* om daarover niets meer te zeggen. Verder is de tweede arm buiten beeld gebleven, maar we weten via Internet wel degelijk wat er met die arm *aan de hand* is. Maar goed. Zolang de twee elkaar niet aanraken is er volgens presidentiële normen geen sprake van vieze manieren. De photogafische afbeelding hiernaast is ook wat dat betreft duidelijk: Wendy raakt haar maatje net niet aan!

Alles bij elkaar kan deze affaire het imago van de sector danig aanwengelen. Met enige Pesca-subsidies zal mevrouw *Van Wanten W.* graag bewijzen dat seks ook met andere consumptiegoederen kan dan met sigaren. Daarom hopen wij intens dat zij op de ingeslagen weg voortschrijdt. Zodat wij u volgende maand kunnen voorlichten over boeiende items als: *Hoe Moet Ik Totten Met Mijn Ondermaatse Tong?* (Haar suggesties, alsmede de video's, zullen te koop zijn bij de visdelicatessenzaak *Moustache*.) Leve de Koning! Vive le Roi!

(Gelieve deze ondermaatse bijdrage onmiddellijk na lezing, samen met de andere discards, over boord te kieperen.)

SMEDERIJ

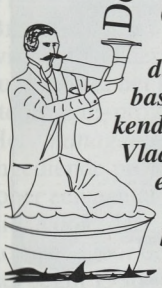
Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan visserswaartuigen

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

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

De citaten



'Eric Van Rompuy (CVP) jubelde (...) dat de werkloosheidsgraad in Vlaanderen daalde tot 5,3 procent (...) Luc Cortebeek (...) ergert zich aan die euforie. (...) Op basis van algemeen bekende cijfers berekende de Vlaamse vakbond dat de echte werkloosheidsgraad 10,23 procent beloopt. (...) Dat verschil tussen een werkloosheidsgraad van 5,3 procent en een van 10,23 (bijna het dubbele!) vloeit voort uit het feit dat de overheid graag (...) opgesmukte cijfers (...) gebruikt. Zij tellen de werklozen op zijn Amerikaans, met een steekproefenquête die alleen diegenen als werklozen noteert die de voorbije veertien dagen naar werk hebben gezocht.'

Knack 23 september 1998.

'Vooral het structureel tekort aan motoristen baart ons zorgen. Heel wat ouder personeel gaat de komende jaren met pensioen en de visserijscholen leveren te weinig vervangers af. Ofwel worden de brevetten voor motoristen versoepeld ofwel moeten we in het buitenland gaan rekruteren.'

Bart Schiltz in Het Nieuwsblad, 8 september 1998.

'Nu ontdekken we plots dat Europa vooral één grote markt betekent, waar onze bedrijven opgeslokt worden door concurrenten omdat wij zelf niet sterk genoeg staan. Het gedroom is gedaan en dit Europa vormt slechts een voorsmaakje van de echt grote concurrentieslag die op komst is.'

Michel Hansenne in Knack, 5 augustus 1998.

'En nog tijdens het visserijcongres zei Vlaams Minister van Visserij Eric Van Rompuy dat bij de volgende staatshervorming de visserij volledig Vlaams moet worden.'

Rederscentrale, oktober 1998.

'Het parlement is het public relationsorgaan van de macht. Het moet de macht verkoopbaar maken aan de bevolking (...) Het is een laag vernis om de beslissingen democratisch op te blinken.'

Fernand Huts in De Standaard, 17 oktober 1998

Pieters Groep vijfenveertig jaar jong

DIT JAAR VIERT het Brugse visbedrijf Pieters Groep zijn vijfenveertigste verjaardag. De geschiedenis van het bedrijf werd nu neergepend in een 96 pagina's tellend boek. Het betreft een privé-uitgave (dus niet in de handel verkrijgbaar) waarvoor *Julien Van Remoortere* de teksten schreef. Het boek werd verzorgd door Lannoo Uitgeverij uit Tielt.

OP 1 FEBRUARI 1953 begon *Jérôme Pieters* een eigen visbedrijf, klein behuisd in een garage in Zeebrugge en met als helpers zijn 15-jarige zoon *Gerard* en *Edmond Marchand*. Hij hield daarbij vast aan volgende, voor die tijd haast revolutionaire grondregel: met eigen vervoer geportioneerde vis tot bij de grootkeukenklanten brengen. Dit basisconcept, gekoppeld aan strenge kwaliteitsnormen, hield tot op vandaag stand.

Jerôme Pieters zocht steeds de *'gaten in de markt'* en was in die zin een echte innovator. Hij was de eerste vishandelaar die startte met het portioneren, het gelijkmatig in stukken opdelen, van vis. Om onafhankelijkheid te verwerven van de fluctuerende visaanvoer was Pieters ook één van de eersten om een vriestunnel en diepvriesruimte te installeren. Bovendien was Pieters — en dat tot op vandaag — er steeds bij om de meest revolutionaire visverwerkingsmachines in gebruik te nemen. Niet zelden werden die machines ontworpen in samenwerking met de technische staf van Pieters zelf.

Een niet te onderschatten factor in het succes van de *'Pieters Story'* waren de vijf ondernemende zonen waarop vader in de doorgroeifase kon rekenen. Deze bekwame 'medewerkers' stonden garant voor de expansie van de jaren '60 en 70. In de geschiedenis van het *Visbedrijf Pieters* zal de lezer van het boek een aantal 'breekpunten' opvallen. Een belangrijk, misschien wel het allerbelangrijkste, is de beslissing van 1976 waarbij het bedrijf van Zeebrugge naar het industrieterrein *De Blauwe Toren* in Brugge verhuist. Even belangrijk was de brand van 21 december 1982, waarbij het bedrijf zeer grote schade opliep en waardevolle voorraden in de vlammen opgingen. Misschien is die brand wel de aanleiding geweest om *Visbedrijf Pieters* uit te bouwen tot een modelbedrijf dat internationale aandacht trok. De heropbouw na de brand getuigde van een onovertroffen dynamisme, zowel bij de kaders als bij de arbeiders. Over de jaren groeide *Pieters* aldus uit tot het belangrijkste visbedrijf van ons land, met vestigingen in Frankrijk, IJsland, Noorwegen en Schotland, een omzet van 4 miljard frank in 1997 en een gemotiveerde ploeg van meer de 600 medewerkers. Op 8 december 1997 werden de Pietersaandelen verkocht aan de firma *Industri Kapital*. Deze stap moet beschouwd worden als een nieuwe fase in de 45-jarige evolutie van de *Pieters Groep*. De verkoop staat borg voor de internationale doorbraak van de groep en een verdere professionalisering van het management.

Frank Neyts

OOSTENDE

3de vissersfeest in mineur

Op 17 oktober werd in Oostende het derde vissersfeest ingericht. Vlak na de scheepsramp met de N 52 stond er uiteraard een domper op de feestvreugde van de talrijk opgekomen vissers. Mede-organisator Eddy Serie vatte zijn tafelrede dan ook aan met een minuut stilte voor de vier omgekomen vissers.

Het waren schipper René Vandecasteele en zijn echtgenote Viviane die vervolgens de *'Waakzame hondenwachtprijzen'* mochten uitreiken. De eerste trofee ging naar schipper *Johan Lepeire* van de O 154 *Wilmar* die in het voorbije jaar het duurstverkochte visje op de markt zette, een haai van 12000 frank. De tweede hondenwachtprijs ging naar *Norbert Desmit* die, zo zegde inleider Ivan Fonteyne: *'na jaren te hebben gevaren nu elke dag in de weer is om zowel de vistrap als de Visserskaai proper te houden. Omdat hij daarnaast ook nog aan de trap netten zit te breien is hij een contactpersoon tussen toeristen en vissers.'* De Oostendse burgemeester Jean Vandecasteele zat erbij en zag dat het goed was.

KOKSIJDE

50 jaar IJslandvaarders

In Koksijde werd de oprichting (20 september 1948) van de folkloristische dansgroep *De IJslandvaarders* gevierd. De groep, die nu 50 jaar bestaat, werd opgericht door wijlen burgemeester *Jacques Van Buggenhout*. Hij deed dat als eerbetoon aan de Koksijdse vissers die tussen 1849 en 1927 naar IJsland trokken.

HEIST

'Bontje' Storm in Sincfala

In het heemkundige museum voor Polder en Visserij *Sincfala* in Heist is een wassen beeld van *Maria Storm* onthuld. *'Bontje'* is de stuwende kracht achter *De Heistse Klakkertjes*. Zij volgde in 1984 *Moeder Lea (Balyu)* op die twee jaar geleden al in was werd nagebootst.
De bekendste ambassadeurs van Heist vieren dit jaar ook hun zestigjarig bestaan. Naar aanleiding van dit jubileum loopt ook een tentoonstelling over de vereniging in het museum. De geschiedenis van *De Heiste Klakkertjes* begon in 1938. Initiatiefnemer was hotelier *Edgard De Fonseca*.

BLANKENBERGE

Week van de visserij

De Blankenbergse vissersfolkloregroep *Ebbe & Vloed* organiseert in november opnieuw een 'week van de visserij. Van 31 oktober tot 11 november wordt in het Oud-Stadhuis een tentoonstelling rond het thema van de oude visserij georganiseerd. De bezoekers kunnen er pentekeningen bekijken, scheepsminiaturen en oud scheepsbouwgereedschap. Op 7 november gaat er een vissersmis door opgeluisterd door Ebbe & Vloed in traditionele visserskledij. 11 november is gewoontegetrouw de *bescheepsdag*. Een muzikale optocht trekt om 17,30 uur van het stadhuis naar het monument van *Sterken Dries*, waar een bloemenhulde volgt. De inrichters lanceren ter zake overigens een oproep: *'Blankenbergenaars die op een of andere wijze banden hebben met de huidige of vroegere visserij zouden het als een plicht motne beschouwen om mee op te stappen en aldus hulde te brengen aan een overleden familielid, verwant of vriend uit de visserij'*, aldus de persmededeling. Dezelfde dag om 19 uur volgt de vissersmaaltijd en dat is zowat het enige dat moet betaald worden. Voor 200 frank krijg je dan wel *Kazakken met haring*, een consumptie, voordracht, zang en sketch. Inschrijven kan tot 7 november bij *Nicole Van den Bosch* tel: (050) 41 23 56.

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

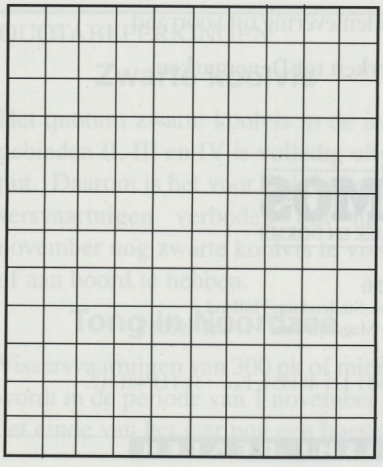
Naam:.....

Strt & nr:.....

Ptnr & strt:.....

Tel.: .....

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



HIER HAD UW ZOEKERTJE KUNNEN STAAN!

TE KOOP
Janmar 2Qm20 - 22 pk, 2800 t/m met bediening. Buck 10 pk voor klein zeilbootje.
050 / 42 68 03.

Twee goedgemotiveerde vissers (schipper + motorist) zoeken grote bokkentreiler in goede staat te koop. Tel.: 075 / 30 62 34.

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, anti-roestverf, lood- en zinkverf, U.S. Navy, epoxy... 050 / 31 45 54

Plaats hier uw gratis zoekertje

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

Matroos zoekt werk in de kustvisserij.
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
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:
ex-Z 447 als sportvissersvaartuig
Tel.: 050 41 71 52

TE KOOP: starter 24 volt.
059 / 320 169

DE DRIJVENDE KRACHT

AANKOERSEN OP BEDRIJFSZEKERHEID

Van huis uit is Padmos scheepsbouwer. Met een kwaliteitstraditie in de nieuwbouw van vissersvaartuigen en het verbouwen, aanpassen, revideren en repareren van schepen. Padmos heeft er de juiste vakmensen, de juiste faciliteiten en de modernste apparatuur voor. Of het nu gaat om een nieuwe lierinstallatie aan boord, een komplete her-motorisering of een dokreparatie: Padmos voert elke opdracht deskundig en snel uit op basis van uw specifieke wensen, specificaties of modificaties. Met een goede planning als uitgangspunt om kostbaar stilliggen tot een absoluut minimum te beperken. Maar er is meer. Als officiële Mitsubishi dealer verzorgt Padmos verkoop, onderhoud en service van de scheepsdieselmotoren van dit topmerk. Zowel nieuw als gerevideerd. Kompleet met onderdelenlevering uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM:
Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.
Tel.: +31 187 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

BOEKBESPRINGEN

150 Jaar Van Uden

Opnieuw verscheen bij de Uitgeverij De Alk in het Nederlandse Alkmaar een interessante *'company history'*. Ditmaal staat de scheepvaartgroep *Van Uden* in de schijnwerper. *'Van Uden'* werd in Rotterdam opgericht op 6 augustus 1848 en is de oudste nog bestaande rederij in Nederland. Begonnen als bevrachters in de binnenvaart is de firma in anderhalve eeuw uitgegroeid tot een bedrijf met een grote verscheidenheid aan logistieke diensten, zoals opslag en distributie. Daarnaast is *Van Uden* ook expediteur en internationaal wegtransporteur. Het bedrijf is niet alleen reder van de bekende 'haven'-schepen, maar ook cargadoor of havenagent voor andere scheepvaartmaatschappijen. Auteur *G.J. de Boer* beschreef 150 jaar *Van Uden*, afgewisseld met interviews met directieleden, (oud)-medewerkers en oud-opvarenden. Het rijk geïllustreerde boek is aangevuld met een gedetailleerde schepenlijst.
Vermits over de geschiedenis en de ontwikkeling van dit bedrijf zo goed als niets gepubliceerd is, betreft het hier een waardevol werk.

'150 Jaar Van Uden' (ISBN 90-6013-052-9) is fraai uitgegeven op A4-formaat. Het boek telt 176 pagina's, bevat een Engelstalige samenvatting en kost 69.90 gulden. In België wordt het verspreid door Uitgeverij Agora uit Aalst, tel 053/78 87 00

Alles over Zeebrugge

Op 20 oktober werd in de Gotische Zaal van het Brugse stadhuis de 'Bibliografie Zeehaven Brugge' voorgesteld. Het is het werk van de Brugse historicus *André Vanhoutryve* die zopas ook zijn zevende en laatste deel uitbracht van zijn *'Bibliografie van de Geschiedenis van Brugge'*. Het bibliografisch werk bevat 15.500 titels en telt 747 pagina's. Het werd door Uitgeverij *Gevaert* uit Zwevezele op 500 exemplaren uitgegeven.
In zijn gelegenheidstoespraak zei havenvoorzitter Fernand Traen; *'Er bestaat waarschijnlijk geen haven waarover zoveel geschreven en gedebatteerd is als over Brugges jongste haven, namelijk Zeebrugge. Er is waarschijnlijk geen haven die nu over een dergelijke bibliografie beschikt. Wij zijn ervan overtuigd dat het werk van André Vanhoutryve voor vele generaties een schatkamer zal zijn, een vertrekpunt, een richtingswijzer'*. Hoewel een bibliografie nooit volledig kan zijn, zeker niet als men er de krantenartikels in opneemt, betreft het hier een

toch wel merkwaardige publicatie. Nooit eerder werden zoveel titels rond het thema *'Zeebrugge'* verzameld en analytisch geklasseerd.

'Bibliografie Zeehaven Brugge' (ISBN 90-803581-2-6) uitgegeven bij Uitgeverij Gevaert in Zwevezele, kost 1.350 frank, inclusief verzendingskosten.

Over ferryboten

Bij het Britse *Ferry Publications Ltd* is het recentste jaarboek *'Ferries of the British Isles & Northern Europe'* beschikbaar. Deze titel is reeds aan de elfde editie toe. Het werk werd samengesteld door *Nick Widdows*, die hierbij steun kreeg van de meest eminente ferry-kenners van Europa.
Het boek munt uit door volledigheid. Alle operatoren actief op het Kanaal, de Noordzee, Skandinavië en de Baltische Zee kan men erin terugvinden. Naast de verzekerde scheepvaartroutes, zal men in *'Ferries of the British Isles & Northern Europe'* heel wat nuttige informatie vinden zoals een korte beschrijving van de rederij, nuttige adressen, het management en een overzicht van de vloot. Bovendien besspreekt het boek de laatste ontwikkelingen van ieder besproken maatschappij. *'Ferries of the British Isles & Northern Europe'* telt 184 pagina's en is echt een aanrader voor iedereen die beroepsmatig of uit interesse met het roro-gebeuren te maken heeft.

Het boek werd gepubliceerd als ISBN 1-871947-46-4 , kost `£11,15, inclusief verzendingskosten, en kan besteld worden bij Ferry Publications Ltd, PO Box 9 , Narberth, Pembrokeshire SA 68 OYT, U.K. Tel 0044/1834/891460 en fax 0044/1834/891463.

Naar de Noordpool

Bij *Editions de la Dyle* verscheen het Franstalige werk *'De Bray Pôle Nord , journal de bord de l'enseigne de vaisseau Emile de Bray 1852-1854'*. Het werd samengesteld door *Mary Delahaye* en *Jean-François Le Mouël*, met een voorwoord van *Théodore Monod*. In 1852 vertrok vanuit Groot-Brittannië een vloot van drie zeilschepen en twee stoomschepen richting Noordpool op zoek naar de vermiste poolexpeditie onder leiding van *Sir John Franklin*. Deze was in 1845 vanuit Londen met twee schepen, de *'Erebus'* en de *'Terror'* en een 134-koppige bemanning richting noorden vertrokken. Sindsdien werd niks meer van de groep gehoord. Op vraag van de echtgenote van *Sir Franklin* werd een zoekexpeditie uitgestuurd. Onder de bemanning bevond zich een jonge Fransman, *Emile Frédéric de Bray*. Als buitenstaander (de enige Fransman onder een groep Engelsen) hield hij een dagboek bij, dat tot heden nooit eerder werd gepubliceerd. De uitgave van *Editions de la Dyle* maakt daar nu een einde aan. Het boek geeft Brays journaal integraal weer. Het bevat een schat aan gegevens en details van de eerste poolreizigers. Bovendien schept het dagboek de sfeer van solidariteit onder zeelieden wanneer het op reddingsacties aan komt.

'De Bray Pôle Nord' is een zeer interessant en prachtig geïllustreerd boek. Het telt 340 pagina's en kost 1.395 frank + 120 frank portkosten. Bestellen kan door dit bedrag over te schrijven op rekening 230-0121030-91 van Editions de la Dyle, Pontstraat 80, 9831 Sint-Martens-Latem (Deurle).

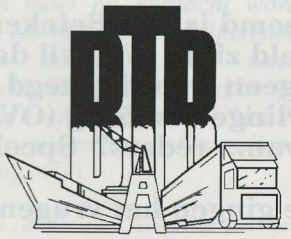
Douane Wetgeving

Zopas verscheen bij de *uitgeverij Kluwer Editorial* het nieuwe boek *'Douane Wetgeving'*. Deze pocket bevat de algemene regels en procedures voor de toepassing van de tariefmaatregelen en de andere maatregelen die in het kader van het goederenvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen op communautair niveau zijn ingesteld. Zowel het *Communautair Douanewetboek* als het *Communautair Toepassingswetboek* zijn bijgewerkt tot 12 januari 1998.
'Douane Wetgeving' is speciaal samengesteld voor wie snel de letterlijke wettekst wil bekijken. Geen franjes of tierlantijntjes. U krijgt de wet *pur sang*. Een overzichtelijke lay-out en een gedetailleerde inhoudsopgave leiden u meteen naar het gewenste artikel. De vorm waarin *'Douane Wetgeving'* verschijnt, is uniek voor België. Geen logge en kilo's dikke papiermassa, maar een 900 pagina's tellend boek van 21 x 11 cm groot. Deze gebruiksvriendelijke pocket past dus op elk bureau en in elke aktentas. Indien u zonder de geringste moeite op de hoogte wilt blijven van elke verandering in de Europese douanewetgeving, kunt u zich abonneren op 'Douane Wetgeving'. Jaarlijks krijgt u een up-to-date exemplaar in de bus voor 2.775 BEF. Wenst u enkel de editie 1998 te bestellen, dan kan dit tegen 3.265 BEF.

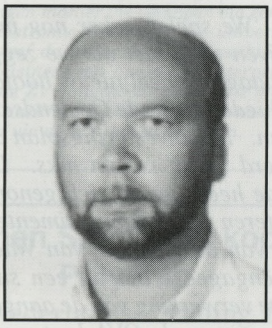
Bestellen kan schriftelijk bij Kluwer Editorial - t.a.v. Monique Gobeaux- Kouterveld 2, 1831 Diegem. Info op het nummer 02/79 16 68.
'Douane Wetgeving' is tegen dezelfde voorwaarden ook in het Frans verkrijgbaar onder de titel 'Législation Douanière'.

Boekbesprekingen: Frank Neyts

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



Secretaris



ZEEMANSBOND
ABVV
OOSTENDE - VEURNE - DIKSMUIDE
Jules Peurquaetstraat 27
Oostende
Tel.: 059/**55 60 85**
Fax: 059/70 51 33

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

QUOTABEPERKINGEN

Zwarte koolvis

Het quotum zwarte koolvis in de icesgebieden II, III en IV is volledig uitgeput. Daarom is het voor Belgische vissersvaartuigen verboden om na 1 november nog zwarte koolvis te vissen of aan boord te hebben.

Tong in Noordzee

Vissersvaartuigen van 300 pk of minder wordt in de periode van 1 november tot het einde van het jaar nog een hoeveelheid tong toegekend van 12 kg per pk. Wat deze vaartuigen voor 1 november teveel gevangen hebben wordt daarvan afgerokken.

Tong in westelijke wateren

Voor vaartuigen van 300 pk of minder krijgen vanaf 1 november nog maximaal 15 kg per vol uur in de gebieden Vb, VI, VIId, VIIh,j,k en maximaal 5 5 kg per vol uur in VIIa. Voor vissersvaartuigen van meer dan 300 pk bedragen deze hoeveelheden respectievelijk 30 kg en 10 kg.

Marc Bruyer:

"Oostendse vismijn klaar voor volgende eeuw!"

OP HET ONLANGS gehouden congres van de Rederscentrale mocht Marie-Jeanne Becaus van de Zeebrugse Visveiling haar *'Europese strategie voor samenwerking van visveilingen'* uiteenzetten. Noch Nieuwpoort, noch Oostende kregen in haar tekst een plaats. Vreemd is dat. Betekent het dat die twee visveilingen uitgeteld zijn? Wat wil dat zeggen als er op zo'n rederstribune geen woord gezegd wordt over de toekomst van de Onderlinge Visafslag (OVA), toch nog altijd een coöperatieve van... reders? Speelt Oostende dan helemaal niet meer mee?

We gingen het vragen aan Marc Bruyer, directeur van de OVA.

Bruyer: 'Oostende kan binnenkort al samenwerken met IJmuiden, Plymouth en Quimper.' (foto gw)

Bruyer: *'We spelen zeker nog mee. We overdrijven zelfs niet als we zeggen dat we vandaag een heel nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van de Oostendse vismijn schrijven. Het investeringsplan dat hier uitgevoerd wordt is niet niks. De Stad Oostende heeft het op zich genomen om te investeren in de compartimentering en koeling van de vismijn. Van Waes heeft zich geëngageerd om tot een snelle en efficiënte verwerking van de aangevoerde vis te komen en de OVA laat momenteel de nodige soft- en hardware ontwikkelen om een modern veilsysteem uit te bouwen dat — en je mag dat letterlijk opvatten — op Europa afgestemd is.'*

De directeur van de OVA laat de woorden rollen: nieuw hoofdstuk, Europa van morgen, hard- en software... zijn het allemaal geen 'zeggende woorden', zo vragen we hem, vage plannen, peptalk?

Bruyer: *'Neen. Het is allemaal zeer concreet en hetgeen ik hier vertel kan functioneren vanaf eind april 1999, dat is dus al over enkele maanden! De firma Schelfhout Computer Systemen heeft de opdracht al gekregen. Dat bedrijf heeft een ruime ervaring in de branche van het elektronisch veilen. Schelfhout heeft het hoofddeel van de verkoopsystemen in de viswereld verwezenlijkt. Je moet weten dat niet alleen Zeebrugge met de klok veilt. Al veertig (!) Europese visveilingen hebben een elektronisch systeem. Het is dus van het grootste belang dat hetgeen wij hier krijgen ook aangesloten kan worden op die verschillende andere systemen. Oostende heeft er geen baat bij om ons aan één enkele partner te binden want de evolutie gaat razendsnel. We moeten erop voorzien zijn zo ruim mogelijk informatie uit te wisselen over aanvoer en prijzen, of om, in een verdere toekomst, samen met anderen simultaan te veilen. Er zijn daar nog vele onbekenden in. Ook in Nieuwpoort wordt momenteel over een kloksysteem gedacht. Wat dat zal worden weten we nu nog niet, maar wij moeten wel voorzien dat we daar later desgevallend mee kunnne samenwerken. De constructeur heeft ons de garantie gegeven dat het bestelde systeem met elk van die veilingen "compatibel" gemaakt kan worden, dat het gekoppeld kan worden aan dat van andere veilingen, dat het aan te sluiten is op elk ander verkoopssysteem... gesteld dat die veilingen dat willen natuurlijk. We hebben nu trouwens al met een aantal vismijnen uit buurlanden contacten die in concrete afspraken uitmonden. Vanaf de start van ons kloksysteem, gepland rond eind april 1999, zal de OVA informatie uitwisselen met de vismijn van Plymouth (UK). Met de veiling van IJmuiden hebben we een project bij de Europese Unie ingediend om tot samenwerking te komen. Het is een stevig dossier dat waarschijnlijk goedgekeurd wordt, waardoor die twee vismijnen eventueel samen kunnen werken, ja, zelfs simultaan veilen. We zullen zien wat het wordt. We hebben ook contacten met de vismijn van Quimper in Frankrijk, maar daar is nog geen concrete afspraak.'*

Elektronische klok

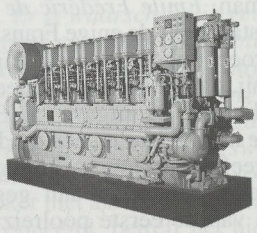
Een nieuw veilingsysteem in de Oostendse vismijn dus. Wat zal het allemaal inhouden?

Bruyer: *'De aangevoerde vis wordt via handterminals onmiddellijk in het systeem gebracht. In het verleden moest de reder tot 's morgens bij zijn vangst blijven wachten en zelf zijn aanvoer opnemen. Met het nieuwe systeem krijgen de aanvoerders een maximum aan service: quasi onmiddellijk na de weging en plaatsing in de gekoelde ruimtes kan de reder zijn aavoerlijst opvragen. In dit concept werd reeds rekening gehouden met een mogelijke koppeling aan digitale weegschalen. De kopers zullen dan weer comfortabel plaats nemen in de Eurohall, het zogenaamde sprotkot. In de aula, die de Stad Oostende volledig herinricht, zal plaats zijn voor negentig aankopers. Via een informatiepaneel worden zij op de hoogte gehouden van de komende en de reeds geveilde partijen vis. Kopers melden zich aan in het systeem en activeren hun zitplaats. Zij kunnen overzichten krijgen van de aanvoer. Op het klokfront kunnen zij de verkoop zowel in Belgische frank als in Euro volgen. Via ☛*

Scheepsdiesel Service

SDS n.v.

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



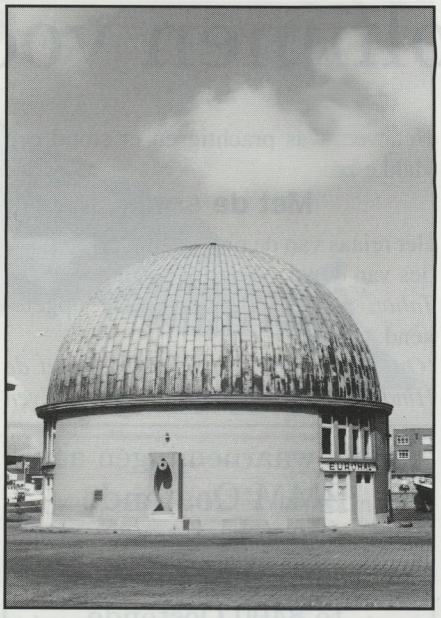
Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 51 78 - Fax 050/ 55 03 67

24 u / 24 u. 0477 / 47 66 82

een speciaal toetsenbord kunnen zij de klok stoppen en bepalen hoeveel zij wensen af te nemen. Elke plaats op de tribune zal een aansluiting hebben voor een personal computer en voor een telefoon. Na elke koop wordt automatisch een bon afgedrukt voor verdere distributie. Na de veiling melden zij zich af en ontvangen een vrachtbrief. Via een gecodeerde sleutel zullen dus op drie plaatsen informatie uit het systeem verkregen worden: overzichten van de totale aanvoer bestemd voor de kopers, eigen aanvoerlijst bestemd voor elke reder, eigen besommingslijst voor elke reder.'

Samenwerking

Wie de moderne technologie dermate ziet oprukken vraagt zich natuurlijk af waarom er ter zake niet meer samengewerkt wordt tussen de verschillende Belgische vismijnen. Volgens Bruyer worden daartoe wel degelijk pogingen ondernomen en is er zelfs gestructureerd overleg, maar de belangen tussen de verschillende visveilingen lopen niet altijd gelijk. Zo heeft de Zeebrugse Visveiling een eigen elektronisch systeem ontwikkeld dat niet zomaar door Oostende overgenomen mag worden. Daarvoor moet betaald worden. Het is wel duurder dan hetgeen Schelfhout levert en daar bovenop komt dat de OVA jaarlijks nog een bijkomend bedrag zou moeten betalen om met het Zeebrugse systeem (*) te blijven meewerken. Samenwerken is één, maar de OVA moet ook de eindjes aan elkaar zien te kopen. Samenwerking kan dus niet tegen elke prijs. Bruyer: *'Dit gezegd zijnde is het een feit dat er in de huidige veilwereld wel degelijk nood is aan betrouwbare en recente informatie, zowel over prijzen als over aanvoer. Daarom hebben ook wij een grensoverschrijdend informatiesysteem gerealiseerd. Het werkt volledig over Internet, het medium bij uitstek voor zo'n zaken. Elke aangeslotene zal de mogelijkheid krijgen om informatie uit het systeem op te vragen. Sommige gegevens zullen vertouwelijk zijn en zullen beschermd zijn door een paswoord.'*



Het 'sprotkot' wordt weer functioneel gemaakt en krijgt een hypermoderne bestemming.

Samen veilen

Dat laatste opent vele deuren, zegt Bruyer: *'Het kan evolueren tot een vermarktingssysteem dat vraag en aanbod op elkaar afstemt. De aanvoerders geven daarbij dan hun vangst op en vermelden de prijs waaraan ze willen verkopen. De afnemers brengen van hun kant hun eigen wensen in: welke vis willen ze, hoeveel willen ze daarvan en welke prijs willen ze daarvoor betalen. De afslag bemiddelt dan voor de koop. Het mag toekomstmuziek lijken, maar het kan vlugger komen dan je denkt. Om de nodige ervaring op te doen met dergelijke systemen is Oostende samen met Quimper (Frankrijk) en IJmuiden in Nederland testgebruiker van een project dat Infomar heet.'*

Alles wordt mogelijk

Een interessante ontwikkeling is het *thuis kopen*. Ook dat wordt met het nieuwe OVA-systeem mogelijk. *'Niet dat we er vanaf april mee van wal steken. Laat ons eerst eens kijken hoe vlot het er in de Eurohall aan toe gaat. Maar als dat daar op wieltjes loopt en als de aankopers daarvoor interesse tonen, dan zullen ze evengoed 'thuis', via de personal computer van hun bedrijf', kunnen kopen. Ze zullen dan vanop afstand deel nemen aan de veiling en dezelfde informatie krijgen als de collega's in de Eurohall.'*

Maar zover zijn ze in Oostende nog niet: *'Nu zitten we in de zogenaamde analysefase. De organisatie van de vismijn moet nu herdacht worden in functie van het nieuwe afmijnsysteem. We hebben daarvoor een werkgroep opgericht waarin alle betrokken partijen hun zeg doen: groothandel, kleinhandel, reders, vislossers, havendienst en visafslag.'* (fv)

(*) De Zeebrugse Visveiling liet een eigen informatiesysteem over vraag en aanbod in de visserij ontwikkelen. Deze ZV-telg heet PEFA en wil op haar eigen manier vis verkopen via een internationaal elektronisch netwerk. De universiteit van Gent schreef daarvoor in samenwerking met de firma 4-business een apart computerprogramma dat door de ZV aangekocht werd. Wie met de Zeebrugse Visveiling wil samenwerken moet nu uiteraard eerst via de Z.V.-kassa passeren.

Damen Shipyards koopt Polyship

De Nederlandse holding *Damen Shipyards Group* met zetel in Gorinchem heeft tot eenieders verrassing het hoogste bod uitgebracht op de leegstaande gebouwen van *Polyship* in Oostende. Het bod van 25,750 miljoen frank van *SKB* werd op de derde zitdag opgedreven tot 33,250 miljoen frank. Wat de onderneming precies van plan is met de werf werd nog niet bekendgemaakt. *Damen* bestaat al 70 jaar. De groep van 34 ondernemingen en scheepswerven (tot in Gabon en China) geniet internationale bekendheid als bouwer van meer dan 3.000 werk-, sleep-, loods-, veer- en baggerboten, vissers-, patrouille- en onderzoeksvaartuigen, vracht-, binnenschepen en mega-jachten.

Op 9 oktober werd in Antwerpen de *Rossini* (1), de eerste door Damen gebouwde dubbelwandige chemicaliëntanker gedoopt. We hebben er niets van teruggevonden in onze media.

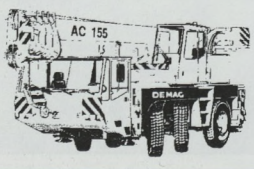
In ons volgend nummer brengen we een portret van de groep, waartoe ook Maaskant in Stellendam, BSM in Breskens en Visser in Den Helder behoren.

(1) Gevolgd door de zusterschepen Puccini, Verdi, Bellini, Donizetti en Mozart. Zie ook HVB nr 5, mei '95 p. 37.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Verhuur telescopische kranen

Verheye Joël n.v.

Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
24 u / 24 u GSM 0477-412093
Werfkaai 9-11 (vissershaven)



Witsnuitdolfijnen voor de kust!

SINDS HET BEGIN van de jaren '90 worden steeds meer ontmoetingen met witsnuitdolfijnen aan onze kust gemeld. Deze dolfijn, die tot drie meter lang kan worden, is na de bruinvis de meest algemene walvisachtige van de Noordzee, en lijkt zich steeds verder naar het zuidelijk deel ervan uit te breiden.

EEN SCHATTING op basis van beperkte tellingen (HAMMOND ET AL, 1995) heeft uitgewezen dat in de Noordzee zo'n 10.000 witsnuitdolfijnen rondzwemmen, vooral ten noorden van de 54ste breedtegraad. In de jongste jaren zijn ook bij ons enkele dieren aangespoeld, en werden er enkele per ongeluk gevangen. Uit de autopsie van een exemplaar dat vorig jaar levend in de netten van een Nieuwpoortse visser terecht gekomen was bleek dat het dier eigenlijk reeds op sterven na dood was bij de vangst. Een witsnuitdolfijn die eerder dit jaar levend strandde in Bredene overleed in het gespecialiseerde opvangcentrum te Harderwijk (Nederland).
Op 29 september was het de beurt aan de opvarenden van het visserijwachtschip A 950 *Valcke* en de *Hinders II*, een rubberboot van de *Dienst Zeevisserij*, om net voor onze kust een ontmoeting te hebben met een groep van deze mooie dieren. Het weer was prachtig en er stond een vlakke zee.

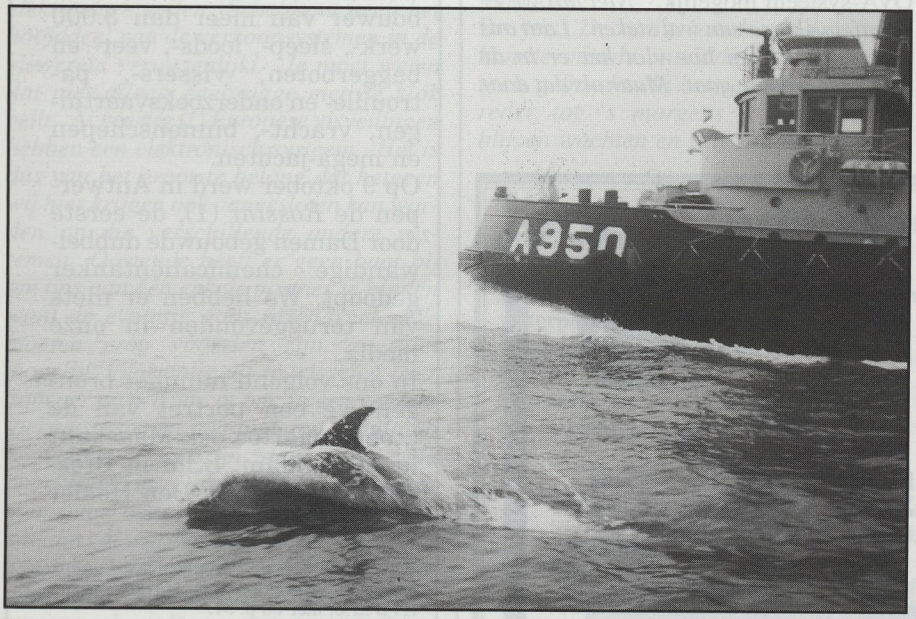
Met de snuit

Het relaas van de ontmoeting en de posities van de vaartuigen werden door *Sven Tahon* naderhand nauwkeurig opgetekend:
'Omstreeks 9.00 h nemen we vanuit de Hinders II opspattend water waar. Even verder, in de buurt van de Oostdyckbank, op ongeveer 10 zeemijl van De Panne, werpen zich enkele dolfijnen op uit het water. Een vijftal van deze dieren zoeken de rubberboot op en zwemmen er rondjes. Een euforisch gevoel maakt zich van de inzittenden meester wanneer enkele dieren de boot met de snuit betasten, en zelfs oogcontact maken! Vol enthousiasme wordt de Valcke, die op 3 mijl afstand de Hinders II volgt, en een videocamera en fotoapparaat aan boord heeft, op de hoogte gebracht. Terwijl we met de Hinders II langzaam in de richting van de Valcke varen, zwemmen de nieuwsgierige dolfijnen voortdurend langszij en voor het bootje uit, en naderen daarbij tot op armlengte.
Even later past de stuurman van de Valcke in de buurt van de dolfijnen zijn snelheid aan, en hij vermijdt plotse koersveranderingen: de juiste manier om te reageren bij het ontmoeten van walvisachtigen op zee! De volledige bemanning van de Valcke is present op het voordek en is verrukt om te zien hoe de dolfijnen, waarvan er inmiddels een vijftiental geteld worden, heen en weer zwemmen tussen de boeggolf van de Valcke en de Hinders II. De videocamera loopt en de prachtige beelden zullen later zelfs via de regionale zender Focus de weg naar de huiskamer vinden. Wanneer de dolfijnen na een half uur blijkbaar genoeg hebben van de ontmoeting, doen beide vaartuigen geen pogingen de dieren te volgen, en we zetten terug koers naar de kust.'

Meld waarnemingen aan
BMM Oostende
3de en 23ste
Linieregimentsplein
te 8400 Oostende
tel.: 059 / 70 01 31
fax: 059 / 70 49 35
e-mail:
bmmost@mumm.ac.be

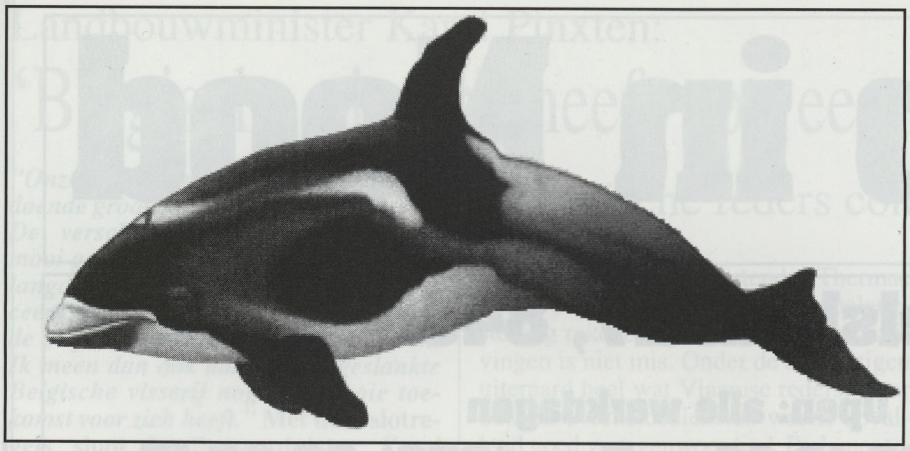
Meld waarnemingen

Door middel van de videobeelden was het achteraf heel gemakkelijk te bevestigen dat het hier witsnuitdolfijnen betrof. Waarnemingen van deze dieren, en van andere walvisachtigen of zeehonden op ☛



Het visserijwachtschip 'Valcke' krijgt onverwacht gezelschap.

JOOREN
SCHEEPSSCHROEVEN B.V.
Sinds 1959 uw vertrouwde adres voor reparaties en leveringen van scheepsschroeven
* Slijtplaten leverbaar
* Reparatie op afspraak mogelijk (terwijl u wacht)
* Levering van nieuwe en gebruikte scheepsschroeven
* Eigen vervoersdienst aanwezig
Papendrechtsestraat 2a, Dordrecht
Tel.:078-6133831 Fax.:078-6311795
Vanuit België:
Tel 0031-78.6133831, fax 0031-78.6311795



De witsnuitdolfijn

zee zijn steeds welkom bij de BMM (Beheerseenheid Mathematisch Model Noordzee) te Oostende, waar men databestanden van waarnemingen en strandingen van zeezoogdieren bijhoudt. Enkel door het verzamelen van dergelijke gegevens kan men het verspreidingsgebied en migratiepatronen van bepaalde zeezoogdieren beter leren kennen, en eventueel trends bepalen. Zo valt voorlopig uit de gegevens af te leiden dat de *tuimelaar* sinds de jaren '60 nagenoeg verdwenen is, terwijl *witsnuitdolfijnen* vanaf de jaren '90 steeds algemener worden in de zuidelijke Noordzee. Ook de bruinvis wordt de laatste jaren in het voorjaar opnieuw vaker gezien in onze wateren. Op internationaal vlak worden de waarnemingen en gegevens over de strandingen regelmatig samengebracht zodat men een idee heeft van de situatie in een groter gebied.

We hebben echter nood aan gegevens en daarvoor roepen we de hulp in van eenieder die zich op zee begeeft. Indien u een ontmoeting hebt met (een) zeezoogdier(en) op zee, meld het ons. W weten heel graag wanneer en waar de dieren waargenomen werden, hoeveel het er waren, waar ze naartoe zwommen en indien mogelijk welke soort het betrof. Voor de identificatie kan een schatting van de afmetingen en een beschrijving van de kleurpatronen of de vorm van de rugvin of snuit helpen. Natuurlijk is een foto of video-opname ideaal.

Sven Tahon (Dienst Zeevisserij)
en Jan Haelters (BMM)

Referenties:
Hammond P.S., H. Benke, P. Berggren, D.L. Borchers, S.T. Buckland, A. Collet, M.P. Heide-Jørgensen, S. Heimlich-Boran, A.R. Hilby, M.F.Leopold & N.Øien, (1995). Distribution and abundance of the harbour porpoise and other small cataceans in the North Sea and adjacent waters. Final report of the EC LIFE project 92-2/UK/027.

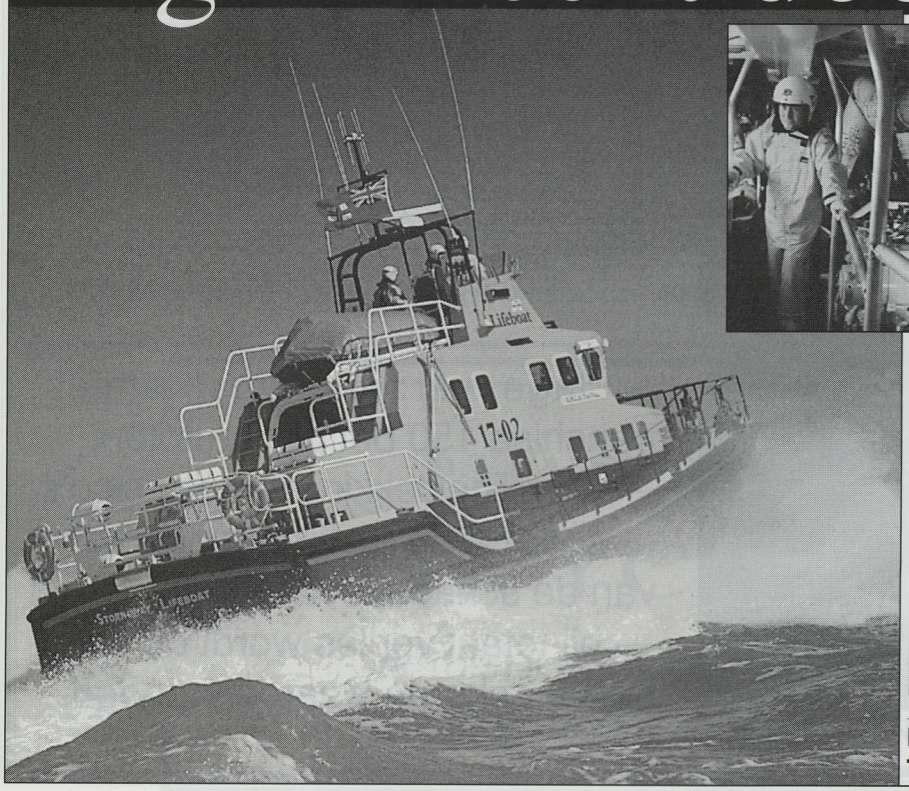
Een uitstekend determinatiewerk voor walvisachtigen in de Noordzee, waar ook de bovenstaande illustratie uit overgenomen werd: Peet G., H. Nijkamp, P.-H.Nelissen en F.-J.Maas, (1992). Bruinvissen, dolfijnen en walvissen van de Noordzee. Uitgeverij M&P, Weert, Nederland.

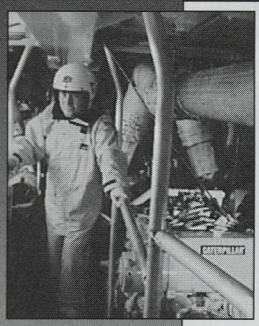
Minder zware metalen in zee

Een studie van het Departement Visserij van het CLO heeft aangetoond dat de concentratie van zware metalen in de bodemorganismen van het Belgisch Continentaal Plat dalende is. Dit zou een aanduiding kunnen zijn dat de diverse maatregelen om de inputs van contaminanten tegen te gaan hun uitwerking beginnen te krijgen, aldus de rapporteurs.

Guns M., P. Van Hoeyweghen, W. Vyncke, H. Hillewaert. Evolutie van de gehalten aan zware metalen in geselecteerde bodemorganismen van het Belgisch Continentaal Plat (1981-1996). Mededelingen van het departement Zeevisserij (Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek - Gent) Publicatie nr. 246 - D/1998/0889/1.

Cat® Scheepsmotoren
gaan recht door zee.





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

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

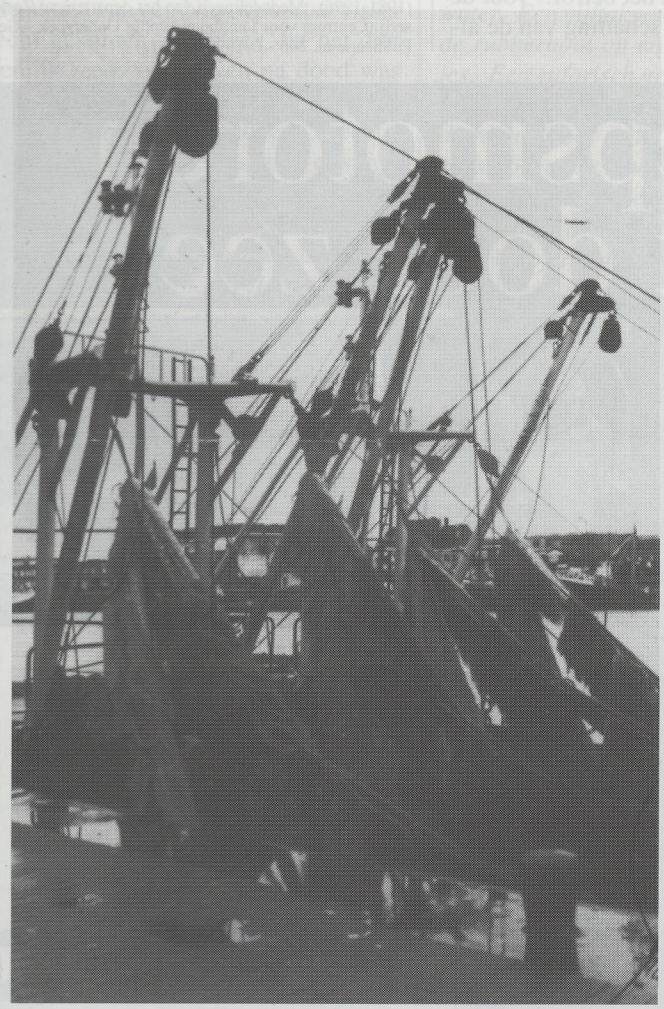
Open: alle werkdagen

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.

Landbouwminister Karel Pinxten:

'Belgische visserij heeft nog een mooie toekomst'

Belgische reders congresseerden te Oostende

"Onze quota zijn globaal genomen voldoende groot om het jaar rond te vissen. De verschillende visgronden liggen mooi gespreid, waardoor het risico van langdurige slechte vangsten gereduceerd wordt. Tevens hebben we een goede prijsvorming en lage gasoliekosten. Ik meen dan ook dat onze afgeslankte Belgische visserij nog een mooie toekomst voor zich heeft." **Met deze slotregels sloot landbouwminister *Karel Pinxten* zijn toespraak af op het *Nationaal Congres van de Rederscentrale* met thema: *'De toekomst van de Belgische Visserij in Europa'*.**

HET CONGRES IN het Oostendse Thermae Palace Hotel mocht op een ruime belangstelling rekenen. Meer dan 300 inschrijvingen is niet mis. Onder de aanwezigen uiteraard heel wat Vlaamse reders, maar ook de overheidsdiensten waren opvallend goed vertegenwoordigd. Parlementsleden en plaatselijke mandatarissen ontbraken evenmin op het congres. Ook onze noorderburen bleven niet afzijdig. De meest opgemerkte figuren waren daar *Dick Langstraat* en *Ben Daalder*.

Het congres was zeker niet bedoeld om de noodklok te luiden over de zeevisserij die voorzitter *Bart Schiltz* in zijn welkomstwoord omschreef als een West-Vlaamse aangelegenheid. Minister *Pinxten* kondigde aan dat er tegen het einde van het jaar een Koninklijk Besluit komt waarin een aantoonbare economische band tussen het vissersvaartuig en de regio vereist is om een visvergunning te bekomen. Met die maatregel wil de minister de oprukkende quota-hopping de pas afsnijden.

Samenvoeging visvergunningen niet meer mogelijk

De belangrijkste alinea uit de ministeriële toespraak was ongetwijfeld de maatregel die een einde stelt aan het *samenvoeging van visvergunningen*. Volgens de minister gebeurde dit op verzoek van de sector zelf. De maatregel is bedoeld om het opslorpen van de vangstrechten van kleine vaartuigen af te remmen. Het kwaad is echter al ten dele geschied. Bekijk de lijst van de veranderingen in het vlootregister op pagina 19 in dit nummer, en je begrijpt dat het KB niet te vroeg komt. Voortaan is het niet meer mogelijk om met de som van verzamelde kW's één groot vaartuig te bouwen. Alhoewel het vermogen dan rekenkundig niet toeneemt zorgt het samenvoegen toch voor een toename van de vangstcapaciteit en wordt het een aantasting van de vangstmogelijkheden van de gevestigde reders. *Pinxten* voegde eraan toe dat eventueel ongewenste neveneffecten kunnen leiden tot de bijsturing, maar er mag niet geraakt worden aan de essentie van de maatregel.

Geen beslissing individuele quota

Van Pinxten werd ook duidelijkheid verwacht in verband met het invoeren van individuele quota. Blijkbaar is het gevoelige dossier nog niet volledig uitgebroed.

O.V.A.

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

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!

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

Facturering Steve 059 / 33.90.91.	Ziekte en arbeidsongevallen Patrick 059 / 33.90.92	Afslag Etienne 059 / 33.90.93
Koeltransporten Johan 059 / 33.90.94.	Loonadministratie Fabienne 059 / 33.90.92	Boekhouding Karine 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!

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Het project betekent dan ook een omwenteling voor de sector. Pinxten kondigde aan dat de Dienst voor de Zeevisserij een uitgewerkt model opstelt. *'Het is de bedoeling om te komen tot een efficiënt en werkbaar beheerssysteem, waarbij de kapitalisatie van de quota minimaal wordt gebouden'*, bevestigde Pinxten die bereid is om het alternatief stelsel, waarbij de reder kan kiezen tussen het huidige systeem of toetreding tot een groep, te aanvaarden. Het uit te werken model zal gebaseerd zijn op het werkdocument dat reeds door de Rederscentrale, de administratie van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en de diensten van de federale minister werd onderschreven. De definitieve beslissing valt zo vroeg mogelijk, maar toch pas na goedkeuring van het model door de minister én door de individuele reders. Waaruit we alleen kunnen besluiten dat er geen termijn staat op de invoering van de geïndividualiseerde quota. (gw)

Van Rompuy versus Pinxten

Eensgezindheid over het visserijbeleid is er niet tussen federaal minister Pinxten en zijn Vlaamse pendant Van Rompuy. Dat de *Vlaamse minister van Economie, KMO, Landbouw en Media* aanstuurt op één (geregionaliseerd) gezag voor de visserij is daar niet vreemd aan. Hij stelt nu al dat het een CVP-eis wordt bij de volgende staatshervorming om het quotabeheer bij de Vlaamse Gemeenschap onder te brengen. Vandaag is Van Rompuy enkel bevoegd voor het investeringbeleid. De uitvoering van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid ligt nog steeds bij Pinxten.

De partijgenoten-ministers houden er op twee punten afwijkende meningen op na. Van Rompuy toont zich radikaal voorstander van het individuele quotasysteem waarbij iedere eigenaar bij het begin van het jaar weet wat hij te vangen heeft. Het huidige beheerssysteem noemt hij achterhaald. De dagplafonds leiden tot onproductieve dagen en een discontinue aanvoer. Pinxten houdt vast aan een tweeledig systeem waarbij de reder kan kiezen. Hij vreest dat bij een radicale individualisering van de quota jonge vissers te zwaar zullen moeten investeren in een vaartuig én in vangstrechten en dat dit zal leiden naar Nederlandse toestanden waar grof betaald wordt voor quota.

Pijnlijker was de afwijzing door Van Rompuy van de pas uitgevaardigde maatregel die het samenvoegen van vaartuigen niet langer toelaat. *'Het is dan ook ongelukkig dat recent zonder concertatie besloten werd dat geen vergunningen, zij het binnen limieten, kunnen worden samengevoegd. Men bevriest een sector niet op eenheden, maar op globale capaciteit. Geeft men hier geen blijk van kortzichtigheid? In elk geval haalt een dergelijke opstelling alle dynamiek uit een sector, die per definitie als primaire sector economisch moet zijn'*, aldus Van Rompuy. (gw)

Economische band Vlaams of Belgisch?

In het Europa van morgen is de *subnationaliteit* niet meer van belang. Nationale reflexen worden afgedaan als achtergoedegevechten. Toch trachten onze ministers, in navolging van Groot-Brittannië en Frankrijk, een wettelijke link te leggen tussen het vaartuig en de lidstaat.

Op het congres van de Rederscentrale sprak minister *Pinxten* van *een band tussen het vissersvaartuig en België*. Van Rompuy had het in het kader van de Fivaregelgeving over een structurele *Vlaamse verankering*. *'De maatschappelijke zetel van de rederij dient in België gevestigd, de zaakvoerders dienen in België gedomicilieerd, de eisen inzake scholing zijn afgestemd op diploma's van het Vlaamse visserijonderwijs. Niemand kan het mij kwalijk nemen dat ik streef naar een invulling van het principe: subsidies bekomt men in het land waar men belasting betaalt.'*

Naar analogie met dit principe zouden we er kunnen aantoevoegen dat de vangsten moeten aangevoerd worden in de vlagstaat. De daadwerkelijke economische band met de regio moet uiteindelijk blijken uit een aantal handelingen.

Brits model

Het Britse *Ministry of Agriculture, Fisheries and Food (MAFF)* heeft geleerd uit de eerste mislukte poging in de strijd tegen de vlagschepen enkele jaren geleden. Om niet beschuldigd te worden van discriminatie zijn nu regels uitgewerkt die gelden voor alle onder Britse vlag varende vissersvaartuigen van meer dan tien meter.

De Britse overheid stelde vier opties op om de economische link van de kotters (de maatregel is niet van toepassing op onder Engelse vlag varende hektrawlers) te bewijzen: *(A) de helft van de vangsten aanlanden (geen verkoopverplichting) in een UK-haven; (B) de helft van de bemanning moet in de UK-coastal areas wonen; (C) de helft van de exploitatiekosten moeten besteed worden aan goederen en diensten vanuit Brits grondgebied; (D) een combinatie van de opties A, B en C, vooraf goed te keuren door het MAFF, waarbij elke optie minimaal 20 procent bedraagt en het totaal van 75 procent moet vertegenwoordigen.*

Het MAFF heeft in augustus het schriftelijk akkoord gekregen van de Europese Commissie. Vaartuigen die een jaar na de invoering per 1 januari 1999 niet aan de voorwaarden beantwoorden verliezen op 1 januari 2001 hun vislicentie. Het mes snijdt echter aan twee kanten. Ook echte Britse vaartuigen die veel in Deense, Noorse, Ierse en Nederlandse havens aanlanden moeten zich aan de maatregel houden.

Vermelden we nog dat ook Frankrijk soortgelijke regels opgesteld heeft.

De Brits-Spaanse, Brits-Nederlandse en Frans-Spaanse rederijen zullen deze maatregelen overigens niet zonder slag of stoot aanvaarden. Zij schakelen juristen om de maatregel aan te vechten als zijnde strijdigheid met het basisprincipe van het EU-gemeenschapsrecht, nl. het vrije verkeer voor goederen, diensten en personen. Ook de overweging van de Europese Commissie dat een economische binding de normale bedrijfvoering niet ernstig mag hinderen, zal worden uitgespeeld. De helft van de vangsten aanlanden en vervolgens naar Nederland of Spanje overbrengen zorgt voor bijkomende bedrijfskosten en druist in tegen de gezonde bedrijfsvoering. Het is duidelijk dat de rederijen zullen trachten aan te tonen dat er onvoldoende Britse bemanningsleden beschikbaar zijn.

Veilplicht

Ons land zal wellicht de Britse regels overnemen. De economische band zal er zijn wanneer in het verlopen kalenderjaar meer dan 50 procent van de bemanning aangemonsterd werd uit personen die in de regio langs de Belgische kust wonen en er effectief verblijven of wanneer meer dan 50 procent van de jaarlijkse visvangst van het verlopen kalenderjaar in de havens langs de Belgische kust aangeland wordt. Daar komt vermoedelijk bij dat een substantieel deel van de vangsten in de onze visafslagen geveild moet worden (dit is een bijkomende maatregel die ook de Franse wetgever stelt). Net als in Groot-Brittannië zal een combinatie tot de mogelijkheden behoren. Het is nog niet duidelijk hoe de bepalingen van de economische band in het nieuwe KB er precies zullen uitzien, maar als Pinxten woord houdt zullen we het nog voor het einde van het jaar weten. (gw)

In zijn boekje *'Zwarte gedachten'* geeft de uitkeringsgerechtigde werkloze (vandaar 'zwarte' gedachten) filosoof Dieter Lesage een eigen mening over de regionaliseringsijver (zie kaderstuk op vorige bladzijde) die over dit land raast: ***'De politici willen meer bevoegdheden afnemen van de federale overheid. Meer bevoegdheden betekenen namelijk meer ambtenaren en meer fondsen. Wat een prachtig vooruitzicht om zoveel baantjes te kunnen weggeven: onder het mom van efficiëntie bedrijft men... Vlaams cliëntelisme!'*** (fv)

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

Oostende wil nijverheidszone omvormen tot woonzone

Bedrijven willen niet weg van Baelskaai

Acht haven- en visserijgebonden bedrijven protesteren tegen de 'geheime agenda' van het Oostendse stadbestuur waarbij zij plaats moeten ruimen voor een Marina-project waaraan bewoning van de Hendrik Baelskaai gekoppeld is. Enkele bedrijfleiders hebben nu al hun antwoord klaar op een gedwongen verhuis: 'Wij stoppen ermee.'

DE PLANNEN WERDEN in mei gelanceerd door burgemeester *Vandecasteele.* Hij sprak van herlocalisatie van twintig bedrijven waardoor plaats vrijkomt voor een woonzone voor jonge gezinnen. Die visie strookt niet volledig met het voorstel van de intercommunale Witab. Daar zag men meer in winkels, restaurants en hotels. De kaai zou dan deel uitmaken van een prestigieuze *marina* met jachthaven achter de Halve Maandijk. *Vandecasteele* wil voor die jachthaven dan weer het Vuurtorendok gebruiken.
Luc Van de Velde sprak op een persconferentie als woordvoerder van de verontruste bedrijven *Werkhuizen C. Decloedt & zonen* (de gebroeders *Jan, Luc en Marc Van de Velde*), *SKB, Fina* (brandstofdepot van zeven miljoen liter), *Renaud Diesel, Scheepssmederij St.-Martin, Smederij Schockaert, Brevisco (Willy Versluys)* en de *Vlaamse Visserij Coöperatie*. Ze hebben allen een vestiging in het blok, begrensd door de H. Baelskaai, Victorialaan en Fortstraat en staan samen voor 60 arbeidsplaatsen.
'In mei verschenen in de pers tegenstrijdige berichten waarop wij niet onmiddellijk reageerden. Op 22 juli hadden wij een gesprek met de burgemeester over het Oosteroeverproject. Hij ontkende dat het de bedoeling is om ons te verdrijven. Een ondubbelzinnige weigering van onze aanvraag voor de verlenging van de erfpacht van percelen Victorialaan 1 en 7 die afloopt in 2006 nam alle twijfel weg. Veel bedrijven huren hun perceel en dat plaatst hen in een nadelige positie. Na verloop van de huurovereenkomst kunnen zij geen aanspraak maken op een onteigeningsvergoeding. Ze moeten wel het perceel in zijn oorspronkelijk toestand brengen en mogelijks nog opdraaien voor de bodemsanering', betoogt *Luc Van de Velde.* De zone ten noorden van het Visserijdok is nijverheidsgrond en op enkele percelen na volledig eigendom van het Vlaams Gewest. De zone zou in het kader van het *'Oosteroeverproject'* tegen eind dit jaar met een nieuwe bestemming als *'stedelijk ontwikkelingsgebied'* opgenomen worden in het *Gewestplan* en het *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.*
Een verhuis naar de industriegronden van Plassendale zien de ondernemers niet zitten. Wat de bewoning betreft vrezen zij dat het vooral tweedeverblijven zullen zijn voor welgestelde jachteigenaars. Dat is dan weer niet de bedoeling van het stadsbestuur, *'tenzij ze ons iets voorliegen'*. Maar er is geen woongelegenheid tekort in Oostende, zegt Luc Van de Velde. Hij verwijst daarvoor naar een studie van het WES die zegt dat er in de stad 1.100 woningen leeg staan.
De bedrijfsleiders hebben geen bezwaar tegen de aanleg van een marina. De afgemeerde jachten kunnen ook werk opleveren, zegt Jules St.-Martin. *'Voor de marina is plaats genoeg op de braakliggende gronden rond het Vuurtorendok.'*

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

De Slag der Sporen
van Hormonen in het Vlees

(Wat voorafging: Op de derde verdieping, boven het café 't Slot van Wijnendaele, heeft een meisje een kamer gehuurd. Daar gaat ze opvallend op het balkon staan. Beneden in de zaak is het druk. We hebben schipper Robbe leren kennen die daar een glas kwam drinken en Jaak, de controleur van het Instituut voor Veterinaire Keuring die naar het daarnaast liggende slachthuis gaat.)

III

Op het binnenplein van het slachthuis is het druk, zoals altijd. Mannen die kwartieren torsen, koeien die weigeren het slachthuis binnen te gaan. Brullende knechten die de dieren proberen te overroepen. Krachtige lansen die slachtafval wegspuiten. Loeien. Het klotsende geluid van bloedklonters in de collectoren van het riool. Vorkheftrucs die snel af- en aanrijden en hun klagend gesnerp toevoegen aan de kakofonie die de slachthuiseconomie begeleidt.

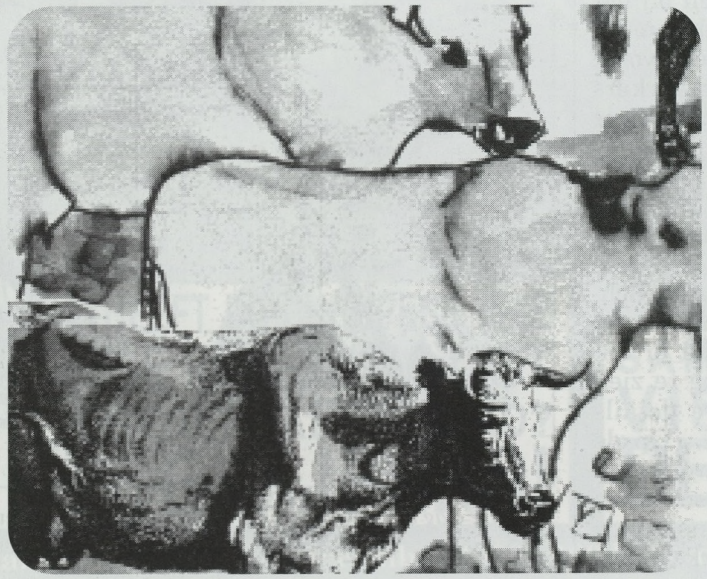
De Coninck levert er die dag een bestelling werkpakken, een kleine nabestelling is het die hij zelf in de koffer van zijn Rolls-Royce bezorgt. Tegelijk heeft hij het contract voor de handdoeken hernieuwd. De Coninck maakt indruk. Zijn duur klassiek kostuum in sober grijs contrasteert met de zwarte lap over zijn verminkte linkeroog, een even vaag als duidelijk bewijs dat deze burger het contact met het plebs nooit gemeden heeft. Dat dwingt respect af bij het volk in het slachthuis dat, als het kon, maar al te graag elk contact met zichzelf uit de weg zou gaan. En dan is er nog die wagen van hem die blijft indruk maken op de boerenjongens die daar tot hun enkels in het bloed staan, maar ook op de nieuw-rijkgeworden veekopers en op de overbetaalde directeurs van 't slachthuis die, zelfs nu ze financieel in staat zijn zo'n auto te kopen, niet eens weten waar ze die moeten halen. De Rolls van De Coninck is ook meer dan een auto, meer ook dan het statussymbool van een gerespecteerde burger. De Rolls van De Coninck is een tastbaar verbindingsteken. De wagen is het zichtbare bewijs dat er wel degelijk een band bestaat tussen hetgeen hier, in het slachthuis, gebeurt en het leven in de stad waar men van deze wijk niets meer wil horen; of dat althans beweert. De over en weer rijdende Rolls van de Coninck leert de observator waar het geld naartoe stroomt dat in het slachthuis bijeen gekeeld wordt.

Met zijn rechteroog bekijkt De Coninck de drukte op het plein en hij ziet dat het goed is. En ook zijn vriend Jan is er. Die komt hier elke dag. Jan ontsnapt aan de categorieën waarmee het volk iemand probeert te duiden. Hij wordt opperslachter genoemd, maar hij is duidelijk meer dan die titel laat vermoeden. Hij is de man die, in opdracht (maar van wie?) de Vlaamse vleesproductie controleert. Jan komt niet alleen dagelijks in het slachthuis, ook de grote boeren te lande mogen zich regelmatig in zijn aandacht verheugen. Hij duikt ergens op en verdwijnt. Je komt hem tegen op de gang, iemand zegt hem daarnet nog op de autosnelweg gekruist te hebben, nog iemand anders ziet zijn wagen in een zijstraat staan. Jan is, zo lijkt het wel, overal. Hij is het soort mens dat op zondagen evengoed op weg is als in de week. En ook zoiets dwingt respect af bij mensen die met de prikklok leven. Zijn bezigheden mogen wazig zijn, het is hun toch wel duidelijk dat Jan een belangrijk man is, een sleutelfiguur van de vleessector... maar of hij ook wèrkt, concreet, tastbaar, dìngen doet? Je weet van Jan eigenlijk alleen maar dat hij handen schudt; van directeurs net zo goed als van gewone slagers. En je hoort dat hij heel goed op de hoogte is. ('*Prachtige beesten, die koeien van Dampierre*', zegt hij dan aan zo'n slachter die zich daardoor vereerd voelt dat hij zo'n Dampierrebeest de nek mag oversnijden.) En iedereen mag hem Jan noemen. ('*Mijnheer, mijnheer... zeg maar Jan, mijnheer zit thuis in de zetel.*')

'Kijk Jan, dáár,' zegt De Coninck en hij wijst naar het gebouw naast het slachthuis. Beiden kijken nu omhoog, naar het balkon, naar het rode truitje van het meisje, drie hoog boven 't Slot van Wijnendaele, dat erg zijn best doet om de aandacht te vangen. Met succes.

'Vers vlees?' vraagt Jan. Hij lacht niet om zijn meligheid.

'Tuurlijk,' antwoordt De Coninck, *'als dat geen invitatie is'*. Beiden bekijken de vrouw, in het huis naast het plein. Ze zijn daar trouwens niet alleen in. Een enkele vrouw in een mannengemeenschap, dat valt altijd op. Een vrouw op een scheepswerf, een vrouw in een jongensschool, op een kaai in de haven, in een mannengevangenis, in een monnikenkloost er... Ook de anderen hebben de rode trui opgemerkt en het bijzonder korte rokje. Een vrouw die op het balkon van de derde verdieping staat! Het bericht verspreidt zich vliegensvlug. Mannen die het plein schoonspuiten gaan onopgemerkt naar binnen en vertellen het aan de jongens die de kwartieren af-



voeren. De jongens zeggen het voort aan de slachters die een steelse blik naar buiten werpen wanneer de vorkhefstruck een karkas naar buiten draagt. Terwijl het natrillend vlees aan haken gehangen wordt beginnen in het slachthuis klieren te werken, verlangens en begeertes. Terwijl achterkwartieren de koelkamer ingeschoven worden, stijgt de temperatuur bij de mannen die in het slachthuis heersen over leven en dood. Testosteron!

Het is geen toeval wat daar gebeurt naast het slachthuis, in de kamer met balkon. Berekening is het. Maar de debutante, drie hoog boven 't Slot van Wijnendaele, weet nog maar half hoe sterk de lusten zijn die ze daar beneden bij de slachters wekt; bij de boerenzonen die hun bloederig ding staan te doen, jonge mannen in het vuur van hun leven die met messen staan te zwaaien en opeens maar aan één ding meer denken. Seksbommen zijn het, die op scherp staan en elk moment kunnen ontploffen.

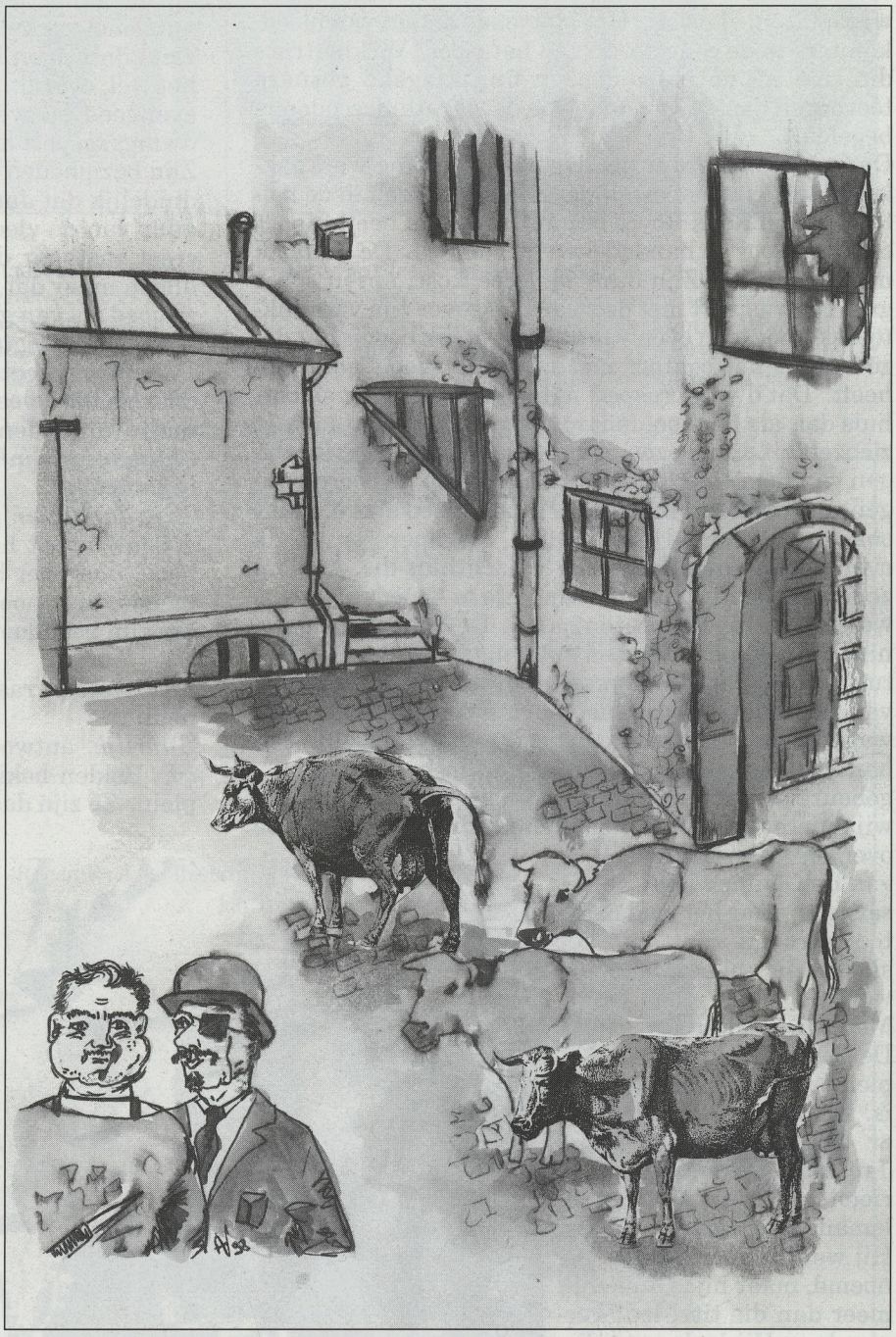
Dan ziet iedereen in het slachthuis het rode lampje branden. Gedurende enkele tellen stijgt de druk tot tegen het kookpunt. De meestergasten vrezen één moment dat alles mis zal gaan. Controleur op komst! Maar meteen daarna neemt de efficiëntie het weer over van de stress. Elkeen op de werkvloer doet meteen wat hem te doen staat. De controleroutine is erin geramd, ingestudeerd door regelmatig oefenen (zoals er ook geoefend wordt voor het evacureren van het slachthuis bij een brandje). De taken die uitgevoerd moeten worden bij het controlealarm zijn reflexen geworden. Het zwarte vlees wordt weggewerkt, de zwartwerkers verzamelen zich rustig op de daarvoor afgesproken plaatsen. In slechts enkele tellen verdwijnt een onbekende, maar erg reële economie in het niets. Het officiële vlees neemt nu alle plaats in en de erkende slachters zijn opvallend aanwezig. Het aantal mannen dat er enkele minuten later nog te zien is, is gehalveerd. De details worden niet vergeten. Op de werktafels zul je geen overtollige rubberen handschoenen aantreffen, in de kantine zijn de tafels van de zwartwerkers ontruimd en gestapeld. Door een verplaatsbare wand zijn ze aan het zicht onttrokken.

Nog vijf minuten en de sirene zal het einde van de nachtploeg loeien. De meeste mannen van de ochtend zijn al present in de kleedkamers, waar ze nog gauw een sigaretje roken. De Coninck en Jan muizen ervanonder. Als de controleur er is, moeten zij hier niet zijn. Alleen cowboys zoeken moeilijkheden. Nergens voor nodig. En straks als de nachtploeg buiten komt zal er géén plaats meer zijn aan de toog van 't Slot.

De goedgeklede jongeman stapt nu het slachthuis binnen. In een oogopslag ziet hij dat alles perfect is. Geoefend oog. Iedereen is vriendelijk (*'Een goeiemorgen mijnheer Jaak, blij U nog eens te zien.'*) Te vriendelijk, te perfect.

Nog vier minuten. De vrouw op de derde verdieping maakt van de resterende tijd gebruik om een nieuw schriftje met harde rode kaft uit haar tas te halen. Ze riekt aan het omslag en geniet van de geur van maagdelijk papier, nauwelijks beroerd door drukinkt. Op de eerste bladzijde schrijft ze de datum: 13.02. En daaronder trekt zij een streep. We zijn de dertiende februari van een jaar dat vele levens diepgaand zal veranderen.

(Vervolgt)



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