



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



ENIG!
EEN VLAAMSE
VISSERIN

HEEFT DE EUROPESE UNIE
DE VISSERSVLOOT
GERENDABILISEERD?
DE CIJFERS!

SAMENWERKENDE
VISMIJNEN?
DE FEITEN!

De Ville d'Ostende, een der voormalige Belgische visserijwachtschepen.
Het vaartuig verdween met de oorlog 1914-1918.



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is over een maand al 66 jaar het geval.

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB 65

HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine
van de zee**

Losse nummers 100 bef

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters en

Flor Vandekerckhove

MEDEWERKERS: André Baert, Fer-

nand Boone, Robert Coelus, Walter

Debrock (†), Juul De Vocht, De Zet-

duivel, Philippe Godfroid, Norbert

Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank

Neyts, Jef Klausung, Willem Lans-

zweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Annie Vanhee (tekeningen),

Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido

Walters.

VERANTWOORDELIJKE UITGEV-

ER: Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en alle corre-

spondentie 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:

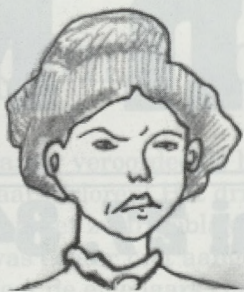
2 000,- BEF/jaar.

* **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 (NI)] Vermelding: abo HVB.

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

Omslagfoto: Guido Walters

Ouderschap als folklore



IN ONZE BRIEVENRUBRIEK vindt u een oproep tot de vissersvrouwen uit de drie verschillende Vlaamse visserijgemeenschappen (Zeebrugge, Oostende, Nieuwpoort). Het betreft een initiatief om een aantal onder hen regelmatig samen te brengen. Op zo'n ontmoetingen zou dan gesproken worden over de kleine en grote problemen van de Vlaamse visserij... maar dan

specifiek vanuit de optiek van de vrouw: *kunnen wij als partner en/of moeder van onze vissers standhouden tegenover de economische toestand; hoe staan de vrouwen tegenover hetgeen in de brief genoemd wordt 'het groeiend veiligheidsprobleem'; kennen wij als vrouw voldoende de sociale aspecten van het vissersberoep; hoe zit het met de opleiding van onze kinderen...*

Ons lijkt dat een prachtig initiatief te zijn. Ook omdat het de belofte inhoudt dat we een nieuwe stem te horen zullen krijgen. Een belofte die groeit naarmate het de bedoeling is de mannen (alle mannen, ook die van het genre vakbondssecretaris, proost en aalmoezenier) van die ontmoetingen weg te houden. We hopen verder dat de HVB-lezeressen zich aanmelden; dat ze de vooroordelen aan de kant zetten als zouden ze *niets te piepen* hebben, dat de visserij een mannenzaak is, dat geld het enige is wat telt, dat het elk voor zich is, dat al dat 'gelul' over de vissersgemeenschap folklore is... Want ja, dat is de manier waarop dan over zo'n initiatieven gesproken wordt: alles wat het monopolie van de chefs contesteert wordt in het hoekje van de folklore ondergebracht.

Dit gezegd zijnde is het natuurlijk ook wel juist dat de vissersgemeenschap stilaan tot het terrein van de folklore behoort. Ze is vandaag maar een schim meer van hetgeen ze ooit was. De economie waarin we leven heeft gaandeweg alle gemeenschappelijkheid vernietigd. Rationaliserend, concurrerend, afslankend en globaliserend heeft ze de gemeenschap van de kaart gevergd. Een reden te meer om zo'n initiatief te steunen dat tegen die stroom inroeit! Want weerwerk heeft wel degelijk nog zin. Van een economie die erin slaagt de gemeenschap tot folklore te maken moet je niet verwachten dat ze halverwege stopt. Integendeel, hoe minder weerstand ze op haar weg ontmoet hoe harder ze zal gaan. In sectoren die op de visserij vooruitlopen zien we dat trouwens ook gebeuren.

In het Amerikaanse *Silicon Valley*, het mekka van de spitstechnologie, wordt vandaag ook het privéleven door de 'efficiency' geregeld. Ouders zien zichzelf daar als de 'projectmanagers' van hun kinderen. Vrienden, dat zijn zakenrelaties. Een man kreeg er van zijn baas te horen dat hij ziekteverlof, voor zichzelf maar ook voor zijn kinderen, twee weken van tevoren moest plannen (!). Het privéleven is er een last, want de interessante dingen gebeuren juist tijdens het overwerk en... daar kun je niet bij zijn als je kinderen van de crèche moet halen.

Hebben we een achterstand in te halen op deze *American way of life*? Wordt na de gemeenschap ook het ouderschap folklore?

Flor Vandekerckhove

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.

Uitgebrande O.14 De Zeemeeuw opnieuw in optima forma

SCHEEPSDOPEN ZIJN ZELDZAAM geworden in Oostende. Gelukkig wordt daar zo nu en dan ook nog een schip herdoopt.

Het vorige vaartuig dat gepavoiseerd aan de Baelskaai afgemeerd lag was de O.82 Nautilus van Rudy en Liliane Barbaix dat in oktober vorig jaar herdoopt werd. Onlangs was het weer feest. Op 14 november gaven de eigenaars van de begin dit jaar uitgebrande O.14 De Zeemeeuw ook een feestelijk tintje aan het beëindigen van de renovatiewerken en het opnieuw in de vaart brengen van hun schip.

NEGEN MAANDEN GELEDEN, bij het ochtendgloren, op 7 februari om precies te zijn, brak brand uit in de machinekamer van het Vlaamse vissersvaartuig O.14 dat zich toen in de Liverpoolbaai bevond. De vijf-koppige bemanning kon de brand niet intomen. Met assistentie van een blusboot lukte het uiteindelijk toch.

Maar het vuur had wel het hele achterschip vernield. De schade werd opgemeten in de haven van Liverpool en de expert van verzekeringsmaatschappij Bel-

gamar veroordeelde het schip: totaal verloren! Het drijfvermogen van het zwartgeblakerde vaartuig was echter niet aangetast, waardoor de eigenaars *Guy Anthieren* (schoonzoons van reder *Albert Steyaert* van de O.89 *Sandra*) en *Arthur Coene* het casco afkochten van de verzekeringsmaatschappij en naar de thuishaven lieten slepen met het ook op de wederop-



Schipper-reder Guy Anthieren naast schoonvader Albert Steyaert op de O 14 tijdens de dooplechtigheid.

bouw. Zij waren immers samen al sinds 1 juli 1996 eigenaar van het boomkorvaartuig dat *Gilbert Derudder* in 1973 in Oostkamp als Z.14 *De Bounty* had laten bouwen.

70 miljoen

Net als destijds bij de herdoop van de O.82 zat het weer ook nu niet mee. Tussen de buien door zegende visserijalmoezenier *Dirk Demaeght* het schip. Familieleden en andere genodigden konden daarna uitgebreid kennismaken met de vernieuwing. En vernieuwd is zowat alles, op de romp na. De renovatie heeft dan ook 70 miljoen gekost. De meeste werken werden toevertrouwd aan Oostendse bedrijven. Het geld ging naar een nieuwe ABC-motor (900 pk) en

de inrichting van de machinekamer, de Masson-keerkoppeling, hulpmotoren, een Bruselle-winch, de totale vernieuwing van de bemanningsverblijven, het visruim en de plaatsing van een brug, in aluminium gebouwd door Idp, en naar moderne instrumenten. Het achterdek werd uit veiligheidsoverwegingen dichtgemaakt en de reling van het middenschip vernieuwd.

De eigenaars hebben bewust gekozen voor deze renovatieoplossing. De alternatieven waren of ermee ophouden of een nieuw vaartuig leggen. Dat laatste zou niet alleen veel duurder uitgevallen zijn, maar ook meer (kostbare) tijd gevegd hebben.

De herdoopte O.14 was na het afleggen van de proefvaart opnieuw klaar voor de visserij. Ook de bemanning onder leiding van schipper-reder *Guy Anthieren* is nieuw en bestaat uit *Bernd*

Baert, François Desmidt, Joachim Moeyaert en John Savels. (gw)

Op de volgende bladzijden zal de lezer nogal wat cijfers aantreffen. Maar saai wordt het niet. Het is zelfs een bijzonder leuk dossiertje over bedrijfseconomie ter zeevisserij geworden: de rendabiliteit van de sector, is die er al rationaliserend (en vaartuigen slopend) op vooruitgegaan? Hoe zit het met de economisch hoogstnodige samenwerking tussen de vismijnen? En wat moeten we denken over het vooruitgangsoptimisme van onze sectorverantwoordelijken? De naakte feiten van ons onderzoekje zijn tamelijk... schokkend.

Maar vooraleer u zich in de wondere wereld van de economische gegevens onderdompelt willen we u enige voorafgaandelijke mijmeringen niet onthouden.

De visserij bewijst het!

Met cijfers kun je ALLES bewijzen

CIJFERS OVER DE visaanvoer, en andere cijfers over de besommingen, de rendabiliteit, de productiviteit, het Meerjarig oriëntatieplan, de zeedagen, de quota... het maakt allemaal deel uit van de visserijeconomie die wij vertederd als 'de sector' omschrijven.

Maar hoe gaat het nu eigenlijk met onze sector? De ene zegt zus en de andere zegt zo. En 's anderendaags zeggen ze weer het omgekeerde. Om te weten wat er echt van aan is, zijn er dan die vele cijfers. Helaas... of ze ons wijzer maken is nog maar zeer de vraag. Want cijfers zijn — in tegenstelling tot hetgeen men daarover zegt — niet objectief. Ze worden altijd 'selectief' gebruikt om te bewijzen... wat men bewezen wil zien. Daarbij komt nog dat zelfs de nuchterste mens voorin genomen is: rationeel is goed, competitief is beter en rendabel is best. Dacht je dan dat dit geen vooroordelen waren?

IN HET JAAR 1988 haalde de gemiddelde Vlaamse visser bijna 36 ton vis uit de zee. Zijn collega van 1997 tikt af op meer dan 43 ton. De productiviteit is in die tien jaar dus enorm toegenomen. De gemiddelde visser 'produceert' nu jaarlijks een dikke 7.000 kilo méér dan toen hij tien jaar jonger was! Als het de bedoeling van de Europese Unie is om de productiviteit van de varende

vissers op te drijven dan is ze in d'r opzet bijzonder wel geslaagd. (En als de visser je vandaag zegt dat hij ondanks al de machinerie aan boord harder moet werken, dan geven deze cijfers hem ook gelijk.)

Aan ander naakt getal uit dezelfde periode oogt dan weer veel minder spectaculair: in datzelfde jaar 1988 realiseerde de hele Belgische vissersvloot *per zeedag* een aanvoer van *gemiddeld* 873 kilogram.

In 1997 was dat 881 kg geworden. Heel die vloot (dus alle vaartuigen samen!) van ons haalt nu per zeedag nauwelijks 8 kilo méér uit zee dan in 1988. Dat is toch bijzonder weinig. Zo weinig zelfs dat je je terecht kunt afvragen of heel die rationalisatie (van 201 schepen in 1988 tot 144 in 1997) nu echt nodig was. Als het de bedoeling was om de productiviteit van de vaartuigen op te drijven dan is men daar blijkbaar toch maar zeer matig in geslaagd. Dat de Vlaamse minister *Van Rompuy* van visserijrendabiliteit daar maar eens over nadenkt. Maar de sector is niet alleen maar een gemiddelde, ze is ook een *geheel*. En daar zijn de cijfers zelfs ronduit beangstigend. In 1988 voerde de Belgische vloot 37.170 ton aan. In 1997 was dat... 26.813. Hier is geen sprake meer van toename. Integendeel: dat is meer dan 10 000 ton minder! Komt daar bovenop dat de Belg intussen méér vis is gaan eten. Die komt hoe langer hoe meer van elders want de mate waarin onze sector voor de nationale vis-



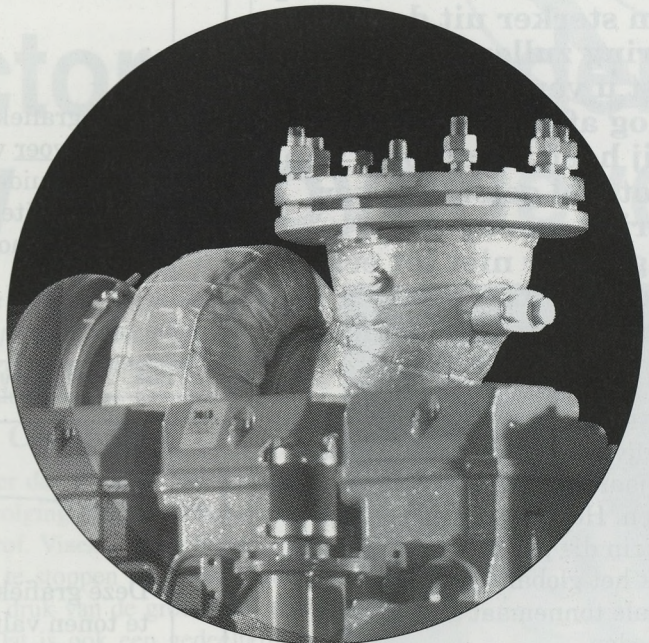
consumptie instaat, zo tonen ons weer andere naakte cijfers, is in die tijdspanne van 27% naar 17% gedaald.

Maar zelfs bij trieste vaststelling spreken sommigen nog over een vooruitgang. Onze sectorwetenschapper *Rudy Declerck* van het zgn. 'Rijksstation voor Zeevisserij' bijvoorbeeld (*): *'Die daling ziet er spectaculair uit, maar je mag ze niet uit haar verband rukken (...) dat waren topmomenten. Zo waren pakweg de kabeljauwvangst in die jaren spectaculair. Die pieken waren niet te evenaren records. De voorbije vijf jaar is er van een verminderde aanvoer zelfs geen sprake meer (...).'*

Zou deze gezaghebbende stem dan over aparte cijfers beschikken? Wij weten alleen maar dat de totale aanvoer van de Belgische zeevisserijvloot in die jaren zo'n beetje gekelderd is van meer dan 33.000 ton in 1992 tot een goeie 26.000 in 1997. Knappe kop die een positieve tendens ontwaart in volgende tonnaages: 1990: 37.541 - 1991: 36.254 - 1992: 33.355 - 1993: 32.250 - 1994: 30.234 - 1995: 31.102 - 1996: 27.125 - 1997: 26.813. Maar deze reeks zal op Declercq geen indruk maken, want hij heeft een wetenschappelijke toverhoed waaruit hij ook nog volgend wit konijn haalt: *'Bovendien hebben de Belgische vissers zich gespecialiseerd in de dure tong, een vissoort met een per definitie laag gewicht.'* Waarmee hij visserijgewijze zegt dat 26.000 eigenlijk meer is dan 33.000. Ja, met cijfers kan men alles bewijzen... en met letters nog veel meer. (fv)

(*) In De Morgen, 20 oktober 1998.

DE STUWENDE KRACHT



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

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

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



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM:

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

Kleinere vloot leidt **NIET** tot betere resultaten

De vlootafbouw heeft het totale rendement van de sector niet doen toenemen. Dat de afzonderlijke rederijen op termijn sterker uit de rationalisering zullen komen valt, zo leest u verder in dit nummer, nog af te wachten. In de visserij heeft de afbouw van de vloot wèl geleid tot vermindering van de tewerkstelling, maar niet tot een productiviteitsverhoging van de vloot in zijn geheel.

DE VANGSTCAPACITEIT VAN de Belgische zeevisserijvloot is gedurende de voorbije tien jaar (1988-1997) sterk afgenomen. Het aantal schepen verminderde in die periode van 201 naar 144. Ook het globale motorvermogen en de totale tonnemaat gingen fors naar beneden.

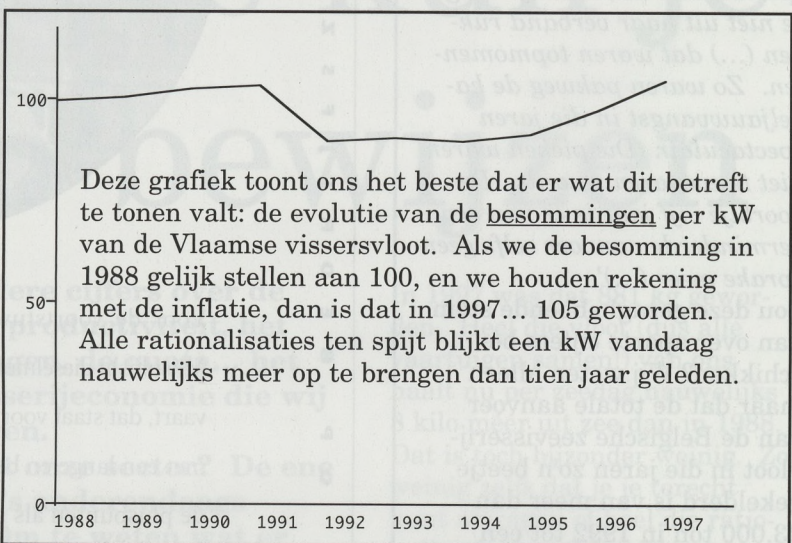
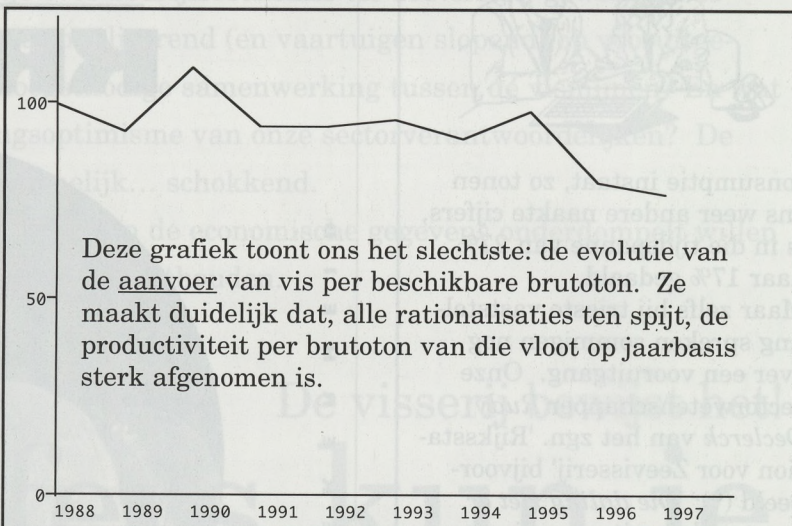
Andere cijfers tonen dat het aanvoergewicht zeker niet door de vlootafbouw is toegenomen en dat de opbrengst per kiloWatt (kW) niet en per brutoton (BT) nauwelijks beter werd.

Kentering

Als uitgangsjaar nemen we 1988 (= 100). De vlootcapaciteit uitgedrukt in kW's en BT's is niet parallel verlopen. In tien jaar tijd verminderde het totaal geregistreerde motorvermogen met 14 procent terwijl de tonnage slechts met 7 procent afnam. Dat verschil komt uiteraard ook in onze rekenoefening van 'aanvoer en besomming per kW en BT' tot uiting.

De richting waarin de *aanvoer* evolueert is al langer duidelijk: omlaag. Van de 37.170 ton van 1988 was er eind 1997 maar 26.813 meer, een vermindering met 28 procent. In absolute cijfers ligt de *besomming* per kW en BT dan weer beduidend hoger. Maar omgerekend naar prijzen (koopkracht) van 1988 is er nauwelijks vooruitgang (+ 5 % per kW, - 5 % per BT). We mogen besluiten dat de opbrengst (besomming) van de visserij uitgedrukt in reële termen zowat ter plaatse trappelt.

Guido Walters



Evolutie aanvoer en besomming per kW en BT (*)

| | totale kW's | totale BT | Aanvoer per kW | Aanvoer per BT | Besom. per kW | Besom. per BT | Bes.(**) RT/kW | Bes.(**) RT/BT |
|------|-------------|-----------|----------------|----------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| 1988 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 1989 | 101 | 103 | 93 | 92 | 104 | 102 | 101 | 99 |
| 1990 | 100 | 104 | 109 | 98 | 110 | 107 | 103 | 100 |
| 1991 | 104 | 110 | 94 | 89 | 115 | 108 | 104 | 98 |
| 1992 | 96 | 103 | 94 | 87 | 102 | 95 | 90 | 84 |
| 1993 | 91 | 98 | 96 | 88 | 106 | 98 | 91 | 85 |
| 1994 | 89 | 97 | 91 | 84 | 107 | 96 | 90 | 81 |
| 1995 | 86 | 94 | 98 | 89 | 111 | 101 | 92 | 84 |
| 1996 | 82 | 91 | 88 | 80 | 120 | 108 | 98 | 98 |
| 1997 | 84 | 93 | 86 | 77 | 131 | 118 | 105 | 95 |
| +/- | -16% | -7% | -14% | -23% | +31% | +18% | + 5% | - 5% |

(*) (basis 1988=100)

(**) Besomming per kW en BT in reële termen (RT), d.i. rekening houdend met de ontwaarding van het geld.

Helft van de visserijbedrijven in de rode cijfers

Professor Viaene: Meerdere jaren met goede visprijzen nodig om een gezonde financiële situatie te verkrijgen!

'Visserijsector zal verdere vlootafbouw niet overleven'

OP HET CONGRES van de Rederscentrale liet prof. dr. ir. Jacques Viaene (1) de negatieve kanten van de visserijsector in zijn socio-economische analyse niet onaangeroerd.

Het begrip *minimum vitalis* werd op dat congres door verschillende sprekers in de mond genomen, zonder weliswaar te zeggen waar dat precies op staat. Prof. Viaene wond er van zijn kant echter geen doekjes om. *'Een verdere vlootafbouw brengt de leefbaarheid van de visserijsector in het gedrang. De huidige capaciteit van de Belgische vloot mag niet meer dalen. De trend die we zien is een kleiner aantal schepen, maar met een grotere individuele capaciteit. Daartegenover staat de overcapaciteit op Europees vlak. Om overbevissing tegen te gaan moeten beperkende maatregelen ingesteld worden zoals quota en beperking op het aantal vaardagen. Dat heeft een daling van de aanvoer tot gevolg. De aanvoerdaling leidt samen met de toegenomen kapitaalsvereisten per schip tot een verslechtering van de financiële resultaten'*, zo luidt de glasheldere analyse van de professor.

Onderzoek van de financiële kengetallen voor de periode 1992-1996 toont aan dat *driekwart van de rederijen in een zwakke liquiditeitspositie verkeert. De helft van de rederijen kampt zelfs met solvabiliteitsproblemen* en is verlieslatend. Die toestand heeft volgens de spreker ook operationele gevolgen. Er wordt bespaard op onderhoud en vernieuwing. *'De prijsstijgingen in '95 en '96 hebben maar een geringe invloed op de algemene financiële toestand van de Belgische*

rederijen. In elk geval zijn meerdere jaren van goede prijsvorming nodig om opnieuw een gezonde financiële situatie te krijgen', aldus Viaene.

Continuïteit

Bij iets meer dan de helft van de rederijen is opvolgingspotentieel aanwezig. Toch ziet prof. Viaene dat de bereidheid om er mee te stoppen toeneemt, onder meer onder druk van de groeiende concurrentie. Dat is ook een gedeeltelijke verklaring voor de verkoop van Belgische vaartuigen aan buitenlandse investeerders. In de rederijen waar de opvolging aanwezig is heerst immers onzekerheid over het stabiel inkomen van de volgende generatie en de financierbaarheid van de overname. Ten aanzien van het Fiva worden hoge verwachtingen gesteld, zo stelde de professor vast.

Recrutering

Jongeren tonen steeds minder belangstelling voor het vissersberoep. Een enquête (2) heeft al uitgewezen dat de keuze voor de vissersstiel voor een belangrijk deel bepaald is door het milieu waarin men

'De keuze voor de vissersstiel wordt voor een belangrijk deel bepaald is door het milieu waarin men opgroeit. Wanneer het aantal vissersgezinnen afneemt resulteert dat in een verminderde belangstelling voor het beroep.'

opgroeit. Wanneer het aantal vissersgezinnen afneemt resulteert dat in een verminderde belangstelling voor het beroep. Overigens hebben heel wat jongeren hun twijfels over de financiële aspecten van het beroep omdat de toekomstmogelijkheden vrij onzeker lijken. In de visserij scholen ondervinden ze wat dit betekent. Nu al is een gebrek aan goed geschoolde bemanningsleden voelbaar.

Overheidsimpulsen

Ten slotte vroeg Viaene zich af welke im-



Professor Viaene: Er is meer nodig dan de huidige goeie visprijzen om het tij te doen keren. (foto gw)

pulsen op beleidsvlak kunnen gegeven worden om de socio-economische toestand van de visserijvloot te verbeteren. *'Een belangrijke maatregel zou erin kunnen bestaan zekerheid te scheppen omtrent de beleidsdoelstellingen terzake en de steunmogelijkheden. Het Fiva is een eerste stap in die richting. Het scheidt vertrouwen. Dit kan de investeringen ten goede komen en aan de jongere generaties een signaal geven dat de overheid in de toekomst van de sector gelooft'*, besloot de Gentse prof. (gw)

(1) Prof. dr. ir. Jacques Viaene van de Faculteit Landbouwkunde en Toegepaste Biologische Wetenschappen van de Universiteit Gent heeft ook de leiding over het onderzoek naar de economische situatie van de Belgische visserijvloot uitgevoerd in samenwerking met het West-Vlaams Economisch Studiebureau (WES). Zie ook HVB nr 11 nov. 1997 p. 15 en nr 12 dec. 1997 p. 36.

(2) Vragen, cijfergegevens en persoonlijke bedenkingen bij een enquête, gehouden bij Belgische zeevissers tussen 16 en 30 jaar', zie HVB nr 8 aug. 1997 p. 21.

Er is een bekend vers van Willem Elsschot dat zegt: *tussen droom en daad staan wetten in de weg en praktische bezwaren*. We vroegen ons af of dat ook geldt voor de broodnodige samenwerking tussen de drie Belgische vismijnen.

Informatiesnelweg geblokkeerd door vele kronkelwegen

DE VLAAMSE VISVEILINGEN moeten samenwerken! Minister Eric Van Rompuy sprak daarover in tamelijk dreigende bewoordingen op het onlangs gehouden congres van de Rederscentrale. De Vlaamse reders voeren te weinig vis aan om drie concurrerende veilingen te blijven steunen, zo zei hij. Als er in de toekomst niet samengewerkt wordt, dan komt er geen geld meer vanwege de overheid, zo liet de minister duidelijk verstaan.

Veilingen laten samenwerken... het blijkt niet gemakkelijk te zijn. In de fruitsector is het wat dat betreft kommer en kwel. Deze zomer mochten we wel lezen dat zeven van de elf Vlaamse fruit- en tuinbouwveilingen een samenwerkingsakkoord sloten. Het bleek een halve leugen te zijn. In de tuinbouw spelen ze vandaag weliswaar onder één hoedje, maar de fruitveilingen blijven elkaar ook vandaag nog op leven en dood beconcurreren.

Pinxten, de minister van landbouw, ziet dat niet graag gebeuren en hij laat niet na er bij de fruittelers op te hameren dat de concurrenten niet de veilingen naast de deur zijn, maar de producenten in de andere landen... Het haalt allemaal niets uit. Soortgelijke situatie zien we nu

ook in de visserij. Hier wordt al lang gezegd dat de vismijnen moeten samenwerken. Doen ze dat niet dan zal de tol zwaar zijn: minstens één ervan (wellicht twee, misschien wel allemaal!) dreigt in de toekomst de deuren te moeten sluiten. Het proces van fusies en concentraties in Europa is immers dusdanig dat er nauwelijks nog plaats zal zijn voor al te kleine afzonderlijke visveilingen.

Poëtische woorden

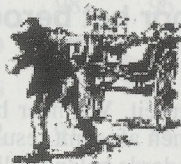
In de beleidsnota die de Provincie West-Vlaanderen voor de periode 1995-2000 opmaakte staat het al in evenveel woorden: *'Een grotere samenwerking tussen de vismijnen*

van Zeebrugge en Oostende moet worden nagestreefd.' (1) Om de subsidiërende overheden niet te veel voor het hoofd te stoten is zo'n samenwerkingsverband er ook wel gekomen. Ter gelegenheid van de Nieuwpoortse week voor de visserij van 1997 kondigde gast spreker *Willy Versluys*, voorzitter van de *Oostendse Onderlinge Visafslag (OVA)*, aan dat Zeebrugge en Oostende voortaan op één lijn zaten en hij nodigde Nieuwpoort prompt uit om de nieuw opgerichte *'Verenigde Vlaamse Visveilingen'* (VVV) te vervoegen. Dichterlijke woorden: *'Waar de diverse veilingen in het verleden elkaars bloed konden drinken, en een harde concurrentieslag leverden voor het binnenhalen van elkaars klanten-aanvoerders, werd de strijdbijl met dit samenwerkingsakkoord begraven. Er is de vaste wil om, met behoud van de eigen identiteit, zowel technologisch, commercieel als op het vlak van de kwaliteitszorg en de promotie samen te werken.'* (2) Mooi, maar blijkbaar wel uit de ideeëndoos van de *'wishful thinking'*. Betreurde de Oostendse pakhuisbeheerder *Willy Van Waes* onlangs niet dat meer samenwerking met de *Zeebrugse Visveiling* niet tot de mogelijkheden behoort? *'Met hen is het gewoon moeilijk kersen eten,'* zegt de Oostendse vislossersbaas. *'Het is elk voor zich, maar dat is uiteraard historisch bepaald. Nu is er sprake van een opening in de vorm van de Vereniging van Vlaamse Visveilingen. Maar daarover is alleen nog maar in een werkgroep*

N.V. WILLEMS

Container nodig?
Tel 059 / 51 44 66

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

gepraat. Afwachten dus of de constructie echt werkt.' (3)

Europa leidt de dans

Momenteel worden de visveilingen van Europa in sneltempo klaargestoomd voor de eenentwintigste eeuw. Zowat overal is men bezig het veilen op elektronische leest te schoeien. *Marc Bruyer* van de OVA: 'Al veertig vismijnen in Europa hebben een of ander elektronisch systeem in huis waarmee de aanvoer geveild wordt.' (4) Dat sluit uiteraard enorme mogelijkheden tot samenwerking in... alhoewel?!

In België staat de *Zeebrugse Visveiling (ZV)*

ongetwijfeld het verst in die ontwikkeling. Daar heeft de elektronische klok lang geleden de menselijke stem uit de vismijn verdrongen. De ZV-ervaring heeft daar zelfs al aanleiding gegeven tot de ontwikkeling van een eigen computerprogramma, waarvan de eigendomsrechten uiteraard streng bewaakt worden door directrice *Becauss*. Op de zogenaamde informatie-



Becauss van de ZV: samenwerken kan met PEFA. Inmiddels is de ZV-directrice ook voorzitter geworden van EAFPA, de Europese lobby van visveilingen. (foto gw)

snelweg (gebouwd uit bouwstenen als daar zijn: elektronische klok, computer, software, modem, Internet...) geeft dat programma de mogelijkheid om concreet met andere vismijnen samen te werken. Het spel laat kopers in principe toe om tegelijk zowel in Zeebrugge als elders 'in real time' (dit wil zeggen: op het eigenste ogenblik dat de veiling doorgaat) vis te kopen... gesteld dat ze daar ook over de ZV-software beschikken.

In een nieuwe veilzaal experimen-

teert de ZV met het systeem dat over Intranet (de gesloten variant van Internet) loopt en waarbij zowel vis in Zeebrugge gekocht kan worden als in de vismijn van *Milford* (G.B.), een huis dat eigendom is van... de eigenaars van de Z.V! Maar het is niet de bedoeling dat het bij dat onderonsje blijft. Toen het experiment *Milford-Zeebrugge* in juni 1997 enigszins prematuur aangekondigd werd, zegde Zeebrugge *Johan Vande Steene* dat dit het begin was van de *Pan European Fish Auctions (PEFA)*, een club waarbij ook de vismijn van *La Rochelle* (Frankrijk) zou komen, deze van *IJmuiden*

(Nederland), nog een niet nader genoemde vismijn uit Schotland en 'een in Zuid-Engeland of Zuidwest Frankrijk.' (5)

Toen HVB bijna een jaar later meldde dat de ZV-Milford - internet-verkoop uiteindelijk van start zou gaan, was er van enige derde coöperant evenwel geen concreet spoor te ontdekken.

Volgens *Becauss* is er echter niets aan de hand. Zij is ervan overtuigd dat haar talrijke com-

merciële inspanningen in het buitenland vroeg of laat vruchten zullen afwerpen. (6)

De ZV heeft in het buitenland nochtans al een concrete samenwerkingsmogelijkheid laten liggen. Toen in *IJmuiden* het kwaliteitslabel 'Silver Sealed' ingevoerd zou worden was de ZV een van de aangekondigde partners. In januari 1996 titelden wij: 'ZV hand in hand met IJmuiden', in april van datzelfde jaar zegde men ons dat de samenwerking van ZV en IJmuiden in september operationeel zou

worden. Toen dat project na twee jaar voorbereiding in 1997 van start ging kregen we een samenwerking te zien tussen de visafslagen van *Den Helder* /

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten



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

Texel en IJmuiden. Van Zeebrugge... was helemaal geen sprake meer. (7) Intussen heeft de ZV aparte kwaliteitsnormen uitgewerkt.

Mag het iets meer zijn?

En hoe zit dat inmiddels met de 'in real time' elektronische verkoop van vispartijen in Milford en Zeebrugge? 'Het hele systeem bevindt zich nog in de experimentele fase', zo zegde ZV-marketingmanager Jan Buisseret onlangs nog in een krant, 'Zeker of we er definitief mee beginnen is het dus nog niet.' (8) Dat belet niet dat de ZV-software verder op de Europese markt gepromoot wordt. Becaas beweert nu dat nog twee buitenlandse vismijnen een overeenkomst getekend hebben om toe te treden tot hetgeen zij hardnekkig haar Europees netwerk blijft noemen. Namen van die twee vismijnen die het PEFA-tuig in huis halen vermeldde zij daarbij evenwel niet. (9)

Maar hoe zit het eigenlijk met de samenwerking tussen de binnenlandse vismijnen? VVV of niet, het blijft huilen met de pet op. De kleine vismijn van Nieuwpoort is erg aan haar autonomie gehecht en vreest ervoor dat samenwerking tot opslorping zal leiden. (10) In Oostende schrikt Versluys van het prijskaartje dat aan een eventuele samenwerking met Zeebrugge hangt. 'PEFA is een duur systeem en wij in Oostende

kiezen voor een Europees netwerk dat financieel haalbaar is voor iedereen.' Het antwoord dat

Becaas daarop geeft is bijzonder strijdlustig: 'Onbegrijpelijk, want zij gaan nu beginnen

met een systeem dat wij niet meer

gebruiken omdat het verouderd is.' (11)

Samenwerken tussen de Vlaamse vismijnen? Het lijkt iets voor de redevoeringen op feestdagen te zijn. In de week gaat de concurrentiestrijd gewoon loeihard door.

(fv)

(1) HVB 1995, VIII p. 9. — (2) HVB 1997, VI p. 9. — (3) Trends, 8 oktober 1998 — (4) HVB 1998, XI, p. 26. — (5) Het Nieuwsblad 30 juni 1997. — (6) HVB III 1998, p. 11. — (7) HVB V 1997, p. 30. — (8) De Morgen, 2.9.1998, p. 35. — (9) Rederscentrale, XI 1998. — (10) HVB XII 1995, p. 8. — (11) Rederscentrale, XI 1998, p. 35

CREVITS

import - export
allerlei kettingen en kettingmatten
ankers

herbruikbare materialen
visserijenbenodigdheden
rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege.

Tel.: 050/ 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge.

Tel.: 050/ 54 45 85

H. Baelskaai 18, 8400 Oostende.

Tel.: 059/ 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland:

09/ 32 50 54 48 33

Fax 050/ 54 79 11

SKB - Life Saving Equipment nv

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



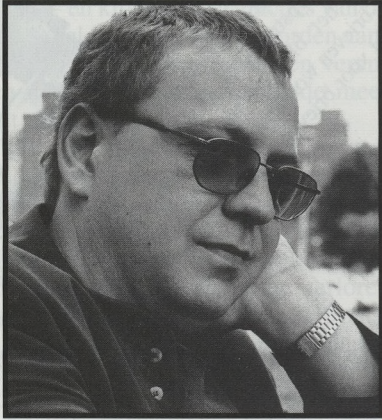
Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B-8450 Oostende
Tel.: 059/ 32 28 25
Fax: 059/ 33 01 48

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

TUSSEN SCHIP & KAAI



JE BENT EEN jonge reder. Pas enkele jaren geleden waagde je de grote stap en investeerde je fors in een tweedehands vissersvaartuig. Je dacht dat de problemen daarmee voor jou achter de rug waren. Met je eigen schip zou je het tenslotte wel eens tonen, hoe het allemaal moet. Vol goede moed wendde je de steven naar zee, op zoek naar de puike vangsten die in je gedachten reeds naar het visruim verhuisden. Een jaar later vielen de schellen van je ogen. Die eerste reizen waren een kwelling. Maanden heb je geploeterd om je vistuig op punt te krijgen. Een bezoekje van een boosaardige buitenlandse visserijcontroleur bewerkstelligde een fors gat in je nog lege bankrekening. Onlangs was er die herstelling aan je versleten pokkemotor, en bij het haperen aan een wrak plooiden beide gieken dubbel. Maar onwrikbaar als je bent deed je gedreven voort, met het elan dat een Vlaamse visser tooit...

JE BENT MATROOS. Toen je de visserij-school verliet was je een hele piet. Gewapend met een *brevet Schipper beperkte visserij* en *Motorist ter zeevisserij* op de koop toe moest je enkel nog de nodige vaartdagen halen om de baas te mogen spelen. Je nam na de lange schooltijd eerst wat je gemak, ging eens op reis, en je monsterde begin oktober voor je *maiden trip* aan op een vissersvaartuig. Bij de eerste oktoberstorm schrok je danig. Je wilde haren en je eerste baardhaar werden bij windkracht 10 genadeloos weggerukt. Toen je in de kombuis je natte kop afdroogde vielen je ogen op de poster die daar aan de muur prijkt. Een mooi jong meisje, blootvoets en in een wit kleedje staat aan de rand van de zee en steekt onderzoekend een teen in het zoute water. Onderaan de prent las je de sierlijke letters: *'Wie de zee tot geliefde neemt moet de zout-smaak bij de kus verdragen'*. Je dacht er toen niet verder over na en associeerde de spreuk met het moment. Jaren later pas besepte je de draagkracht van dat zinnetje. Het was niet altijd gemakkelijk geweest. Terwijl je vrouw thuis dat bedrijfje runde dat 'gezin' heet, terwijl je kinderen quasi vaderloos opgroeiden trotseerde je alle zeemansperikelen. De mooie momenten nam je er gretig bij.

ONLANGS ZAT IK thuis de muren op te kruipen van verveling. De kinderen waren naar school. Mijn vrouw was uit werken. Ze wil de dagen tijdens dewelke ik op zee ben niet in leegte doorbrengen. Als ik niet vaar ben ik dus ook dikwijls alleen. Ik gespte

mijn uiterst levendige *Cocker-spaniel* de leidraad aan en maakte een wandelingetje door de verka-veling waar ik woon. Het viel me op dat het zo stil was in de wijk. Elk van de 44 huizen was leeg en verlaten. Alle vaders en moeders waren reeds vroeg gaan werken. Voor schooltijd was de kinderopvang, die net achter mijn tuin ligt, een drukke bedoening. Na de klas zou het leven in die kinderopvang opnieuw losbarsten, tot om 19 uur de laatste ouders hun telgen komen ophalen. De lichten in de lokalen zullen dan doven tot de volgende morgen om 07.00u. Dan zal de wijk opnieuw leeglopen. Want werken is geen *privilege* van de zeeman.

EEN 48-JARIGE vrouw, die sedert een achttal jaren de visserijsector van dichtbij beleeft, stelde een merkwaardige vraag. Toen ze op de kaai een paar bemanningen aan het werk had gezien vroeg ze aan haar man: *'Hoe kan dat nu eigenlijk dat die jongens altijd aan het lachen, aan het grappen maken zijn?'* Haar man grijsde een mondhoek scheef. Hij had zelf 25 jaar in de visserij gevaren en wist het antwoord wel: *'Wie de zoutsmak bij de kus verdraagt, raakt zijn (ge)liefde niet meer kwijt.'* (Ook al wou hij dat nog zo graag.) De vrouw begreep het nog steeds niet zo goed. De man des te beter. Daar hadden die 25 jaar voor gezorgd.

Philippe Godfroid

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27. Costende - Bruggelaan 12. Bredene

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

Brieven

Aan het (sea)front

Vooreest willen wij u gelukwensen met uw blad, op hetwelke wij reeds een tijdje geabonneerd zijn. U bent voor ons één van de weinige kanalen langs dewelke wij onderstaande oproepen/noodkreten kunnen doorsturen.

Oproep 1: Gidsen

In 1999 zet de Zeebrugse Visveiling haar deuren open voor bezoekersgroepen. In het nieuwe auditorium wordt een film getoond over de visserij en de veiling, waarna de veilhal en de kaai worden bezocht. Wij zoeken dus mannen / vrouwen met affiniteit of ervaring in de visserij die deze groepen kunnen opvangen/gidsen, dit op zelfstandige basis. Personen moeten een goede algemene vorming hebben, graag met mensen omgaan en, indien mogelijk (niet noodzakelijk), een mondje Frans spreken. Wij zoeken ook mensen die kunnen helpen aan de opleiding van deze mensen, zowel wat gidsen als wat visserij betreft.

Oproep 2: Vistrap

Na lang palaberen is het zover: naar analogie met Oostende komt er een vistrap in

Zeebrugge en wel op de historische site van de oude vismijn (nu Seafront). Wij zijn op zoek naar vissers/ reders om in deze vistrap een verkoopsstand uit te baten. Er zijn in totaal 8 shops beschikbaar.

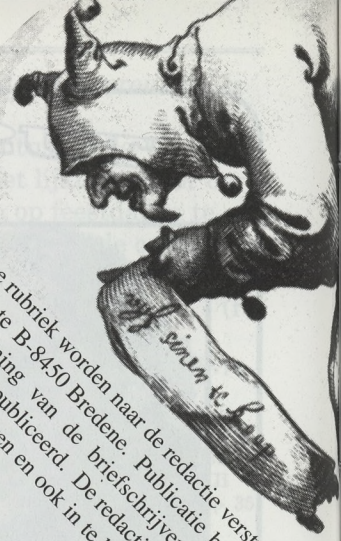
Oproep 3: Visserijmateriaal uit de oude doos

Wij willen tegen voorjaar '99 in de oude vismijngebouwen, binnen het kader van een grote attractie rond de zee, een permanente tentoonstelling rond verleden, heden en toekomst van de visserij uitbouwen. In dat verband zijn wij op zoek naar mensen die ons oude foto's voorwerpen, films... in bruikleen kunnen geven over de visserij en over Zeebrugge in het algemeen. Wij zoeken ook nog steeds een oude vissersboot die in de tentoonstelling kan worden opgenomen.

U kunt voor dit alles contact opnemen met *Seafront, t.a.v. Eddy Kindermans*, bestuurder-directeur, *Vismijnstraat 7 te 8380 Zeebrugge*. Telefoon kan op 050/551415 faxen gaan naar 050/550413.



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



Nederlandse Scheldevis-sers schrijven open brief naar Belgische minister

Excellentie, In onze hoedanigheid van Westerscheldevis-sers willen wij de navolgende materie onder uw aandacht brengen. Door de huidige uitdieping van de Westerschelde en het toenemend aantal stortvakken waar baggerspecie kan worden teruggestort, ondervinden wij reeds enige tijd negatieve gevolgen. De vis- en garnalenvangst is de afgelopen twee jaar enorm teruggelopen. Naarmate de werkzaamheden in verband met de uit-



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud
steeds bereikbaar:
GSM
04777 27 46 58

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- leidingwerk
- 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**

dieping intenser worden gaan de vangsten aanzienlijk achteruit. Wij zijn bereid u hiervan de bewijzen te leveren. In de nabije toekomst zullen de vangsten nog meer afnemen omdat door de uitdieping de kraam- en kinderkamerfuncties van de Westerschelde steeds verder worden aangetast. Ook de getijdestromingen veranderen naarmate de Westerschelde meer wordt uitgediept.

Wij willen u er op wijzen dat de Westerscheldevisserij onze broodwinning is. Het voortbestaan hiervan wordt, mede als gevolg van de uitdieping, bedreigd. België heeft vele miljoenen beschikbaar gesteld om de door de uitdieping verloren gegane natuur te compenseren. Op zich een zeer goede zaak. Wat in dit plaatje echter niet of in mindere mate onder de aandacht is gebracht, is een duidelijke compensatieregeling voor de beroepsvisserij op de Westerschelde, die aantoonbaar de negatieve gevolgen van de uitdieping in haar vangsten terugvindt. Inmiddels hebben wij vernomen dat er bij de ondertekening van de contracten in verband met de uitdieping van de Westerschelde concrete afspraken zijn gemaakt tussen België en Nederland. In het onderhavige geval gaat het om afspraken tussen het Vlaams Gewest en het Nederlandse ministerie van Waterstaat. Deze afspraken zouden inhouden dat de vergunninghouder, het Vlaams Gewest, alle schade, die als gevolg van de uitdieping veroorzaakt wordt, zal vergoeden. Wij concluderen hieruit dat ook de Westerscheldevisserij in aanmerking komen voor compensatie als gevolg van aantoonbare teruglopende vangsten in verband met de uitdieping. Wij zijn van mening dat op basis van de gemaakte afspraken er zelfs een mogelijkheid bestaat om een claim in rechte bij u neer te leggen. Gelet op de intentie van de destijds gemaakte afspraken hoeft het ons inziens niet zo ver te komen, omdat er nu eenmaal een regeling is waarbij wij er vanuit gaan dat deze voldoende soelaas biedt om onze schade vergoed te krijgen. Wij verzoeken u om met een delegatie van de Westerscheldevisserij hierover met u en andere verantwoordelijke autoriteiten een onderhoud te hebben. Volledigheidshalve delen wij u mede dat in het licht van ons voortbestaan als Westerscheldevisserij hebben gemeend om een afschrift van dit schrijven aan de media te moeten richten. Tenslotte verzoeken wij u om op korte termijn ons verzoek te behandelen waarvoor wij u bij voorbaat danken.

Inmiddels verblijven wij, Excellentie, met blijken van bijzondere hoogachting.

F.J.G. de Rooij, Hoek (Nederland)

Namens de Westerscheldevisserij van de vaartuigen: BOU 1, BOU 7, BOU 11, BOU 24, NZ 21, A 7 en A 149

OPROEP AAN ALLE VISSERSVROUWEN

Het SACV (S staat voor Safety, ACV voor de vakbond) heeft een initiatief ingediend bij Pesca om samen met een groep vissersvrouwen tot een sociale dialoog te komen omtrent de situatie in de visserij. Indien dit project wordt goedgekeurd is het de bedoeling om als vissersvrouw samen te komen met andere vissersvrouwen uit de drie verschillende visserijgemeenschappen (Zeebrugge, Oostende, Nieuwpoort) In een later stadium zouden we dan ook contact kunnen realiseren met vissersvrouwen uit andere EU landen. Er zullen gespreksmiddagen worden ingericht om alle actuele en op dit moment hangbare zaken te bespreken.

Enkele van de veel voorkomende

problemen die daar behandeld kunnen worden zijn: kunnen wij als echtgenoot en moeder van onze vissers standhouden tegenover de economische toestand; hoe kijken wij aan tegenover het groeiend veiligheidsprobleem; kennen wij als vrouw voldoende de sociale aspecten van het vissersberoep. Wat met de opleiding van de jongeren en de bemanningsleden?

Indien u als vissersvrouw wilt meewerken aan dit project, of gewoon eens zo'n namiddag wilt bijwonen, kunt U terecht voor inlichtingen

bij:

Christine De Bruyne
tel 050 51 39 17,
fax 050 55 15 83,
GSM 0477 41 60 69.

N.V. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren
en verhuur viskisten

Vismijn 2 - 8400 Oostende -

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

Gedelegeerd bestuurder:

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

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

Ploegbazen-sorteerders:

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

Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan

Tel.: 050/ 42 43 67 // GSM 075/ 83 19 75



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



OOSTENDE

Europese Commissie komt uw mening vragen

De Europese Commissie is volop bezig het gemeenschappelijk visserijbeleid van na 2002 uit te stippen. Daartoe werd reeds bij 350 visserij-organisaties in Europa een enquête verspreid. Daarin werd het antwoord gevraagd op zo'n veertigtal vragen met betrekking tot de visserij en de verhandeling van visserijproducten. Ook talrijke organisaties uit de Vlaamse visserij kregen een vragenlijst toegestuurd.

Inmiddels kreeg EU-commissaris Bonino al meer dan 175 formulieren terug. Op basis van de antwoorden zijn er al enkele trends zichtbaar. Over sommige maatregelen is men het in veel landen eens, zo zegt de commissaris voor visserij. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de toegang tot de 6/12-mijlszone en voor de steunmaatregelen van de EU. Andere onderwerpen werpen dan weer blijkbaar hevige weerstand op. Dat geldt meer bepaald voor de invoering van individueel overdraagbare quota; een kwestie die ook in België weer over de tong gaat.

Inmiddels heeft Bonino een tweede luik van de bevraging in gang gezet. Vanaf september worden er rechtstreekse contacten en vergaderingen tussen de Commissie en de visserijorganisaties belegd in al de lidstaten.

In België vindt in dat kader een bijeenkomst van één dag plaats in het *Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende*. Deze vergadering gaat door op 12 januari (9 u - 17 u). Op het programma staan o.m. een evaluatie van de antwoorden op hogervermelde enquête, maar ook een debat over de toekomstige ontwikkelingen van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid.

Kerstmarkt in Godtschalcktehuis

Op zaterdag 12 en zondag 13 december worden alle vrienden en sympathisanten van het Zeemans- tehuis Godtschalck uitgenodigd op de Kerstmarkt. Tijdens het weekend baadt het bejaardentehuis in de kerstsfeer. Het huisorkest *Los Pelicanos* zorgt voor de muzikale sfeer bij het nuttigen van een hete kop Glühwein. Bezoekers kunnen er kennis maken met de creatieve hobbywerkstukken van de bewoners. Zaterdag- en zondagmid-

dag zijn alle bezoekers welkom in het Zeemanstehuis aan de Moreauxlaan te Oostende.

SCHELDE

Vlaams Gewest draait op voor baggerschade op Westerschelde

De tijdelijke vereniging *Scaldis-Dredging International* voert de opdracht uit om elf scheepswrakken te verwijderen in het kader van de verdieping van de Westerschelde. De bergingsoperatie kost circa 250 miljoen frank. Door de werkzaam-

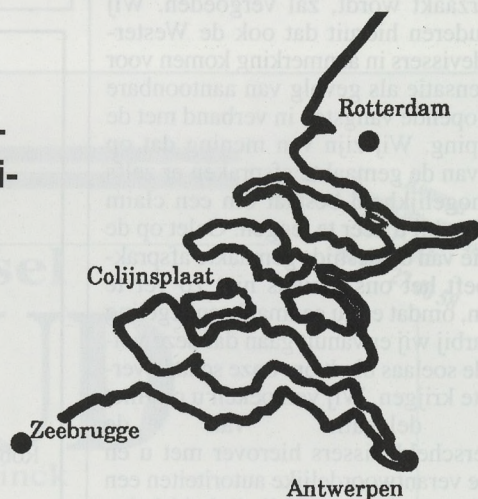
heden kan de beroepsvisserij hinder ondervinden die leidt tot schadeclaims bij het Nederlandse Rijkswaterstaat. Ex-minister Jorritsma van Verkeer en Waterstaat heeft op vraag van parlementsleden geantwoord dat Rijkswaterstaat die claims zal doorschuiven naar het Vlaams Gewest omdat de baggervergunning op Belgisch verzoek werd toegekend.

Dat een aantal Nederlandse Scheldevisserij de zaak ernstig opnemen kon u al lezen in onze brievenrubriek op voorgaande bladzijden.

kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

ONDERZOEKSRaad voor de ZEEVAART**Het zinken van de
O 66 Ebauche**

Op haar zitting van 25 november 1998 deed de Raad uitspraak tegenover Edwin Eneman, begin februari 1996 schipper aan boord van de O 66, en dus verantwoordelijke over het schip op het ogenblik dat het vaartuig gezonken is.

Toen de O 66 op 5 februari 1996 de haven van Waterford (GB) verliet om de oversteek naar Oostende te maken waren naast schipper Eeneman ook nog Stéphan, Jacky en Daniël Vermote aan boord. Al deze bemanningsleden behoorden tot de redersfamilie van het schip, maar allen voeren ze die dag even goed in posities ondergeschikt aan Eneman, althans op papier. Terwijl de schipper op 6 februari om 5,30 wacht liep, ging er een alarm af, onmiddellijk gevolgd door een ontploffing. De crew trok ge-

alarmeerd naar de machinekamer waar een niet te blussen brand uitgebroken was. Het schip maakte al vlug slagzij en de mannen verlieten een uur na de ontploffing met het vlot het zinkend schip.

De Raad stelt dat Rijkscmissaris Carly dan wel mag vermoeden dat de O 66 moedwillig te zinken gebracht werd, bewijzen zijn daarvoor niet gevonden. De deskundigen spreken elkaar overigens tegen. Wel is de Raad ervan overtuigd dat de schipper niet echt het gezag over het schip voerde, dat het de redersfamilie was die de lakens uitdeelde. De Raad tilt daar zwaar aan. De aanwezigheid van eigenaar of mede-eigenaar aan boord doet geen afbreuk aan de plichten die een schipper na moet leven. Edwin Eneman werd dan ook met een schorsing van zes maanden bijzonder zwaar gestraft. (rc)

QUOTA**Tong**

Het Belgische tongquotum in Icesgebied VIIa is uitgeput. Vanaf zondag 29 november mochten daar tot het einde van het jaar geen Belgische vaartuigen mee op tong vissen.

In de Noordzee werd dan weer een extra hoeveelheid tong toegekend. Vaartuigen tot 300 pk mogen vanaf 1 november tot einde van het jaar 17 kg tong uit zee halen vermenigvuldigd met het motorvermogen van het schip, uitgedrukt in pk. Voor de vaartuigen van meer dan 300 pk is dat 6 kg x het motorvermogen.

In de westelijke wateren mogen vaartuigen van minder dan 300 pk maximaal 20 kg tong per vol uur aanwezigheid in de gebieden Vb, VI, VII d en VIII h,j,k niet overschrijden. Voor de grotere vaartuigen is dat 40 kg.

Kabeljauw

Vanaf 15 oktober werd 600 kg kabeljauw uit de Noordzee voorbehouden aan vissersvaartuigen van maximaal 300 pk. Als dit quotum op is dan is meteen de kabeljauwvisserij in de Noordzee en het Schelde-estuarium verboden voor deze groep vaartuigen.

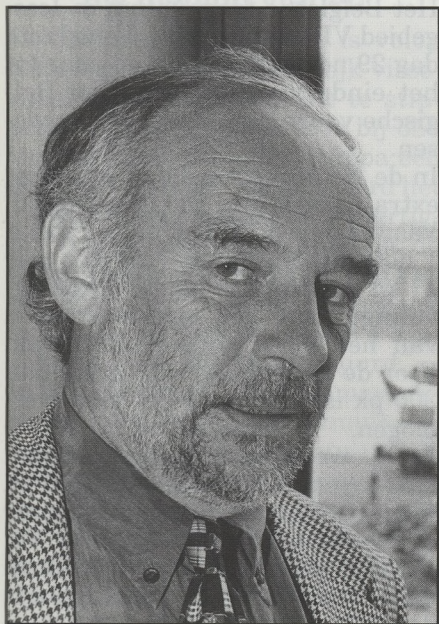
**EENMALIG AANBOD VAN PLUIS**

- Monofilamenten op basis van 0.40 & 0.50
- Hoeveelheid: 10 ton
- Afname per palet van 24 rollen = 600 kg
- Prijs: BF 80/kg net
- Kontante betaling bij afhaling
- Verkoopdagen: 10 & 11 december '98
- **Productie van OSTEND STORES N.V.**

OSTEND STORES N.V.
OUDENBURGSESTEENWEG 31
8400 OOSTENDE

Voor bijkomende informatie gelieve te bellen op nummer 059 / 55.16.78.

Rederscentrale heeft nieuwe stafmedewerker



Met Luc Corbisier haalt de Rederscentrale niet alleen een oude zeerot in huis, maar ook iemand die thuis is in het wereldje van de Europese Commissie; (foto gw)

Op 16 november werd Luc Corbisier tot nieuw kaderlid benoemd in de Rederscentrale (RC). Deze vijftigjarige (Oost-

ende, °29.03.1950) kapitein ter lange omvaart was na een zeemanscarrière ook van 1979 tot 1993 adjunct-directeur van Ibis. Daarna werd hij visserijinspecteur bij de Europese Commissie. In die functie nam hij deel aan administratieve onderzoeken, formuleerde hij het antwoord op parlementaire vragen, stond hij de commissie bij met technisch advies en stelde hij visserijreglementen en andere documenten op.

Herinneren we eraan dat de vorige stafmedewerker van de RC, Dirk Florizoone, sinds afzienbare tijd de werkzaamheden van het Vlaams Visserij Informatiecentrum te Nieuwpoort leidt. Bij zijn vertrek werd een deel van zijn taken in de RC overgenomen door Marcel Vanalderweireldt. Deze speelde met name een grote rol in de realisatie van het Informatieblad en zijn stem was ook te horen in de nationale media, met name tijdens de Frans-Vlaamse visserijongeregeldheden. Meer recent ook kwam hij op het voorplan te staan na de schipbreuk van de N 52.

Dat Vanalderweireldt nog verder voor de RC blijft werken is zeer onzeker. Momenteel is hij met ziekteverlof. Directeur Bart Schiltz zegt verder te weten dat zijn medewerker bij een ander bedrijf in de visserij gesolliciteerd heeft. Hij was overigens niet te spreken over de termen waarin die brief opgesteld was. (fv)

Strijd om de vislicenties

Het ziet er naar uit dat de strijd voor de vislicenties nog maar goed losgebarsten is. De eigendomswisselingen volgen elkaar in snel tempo op en zijn momenteel nog nauwelijks te volgen. Het is bij die verkopen duidelijk niet om de (soms oude) vaartuigen te doen, maar om de daaraan gebonden licentie, die recht geeft om een nieuw vaartuig uit te reden. Het bedrag dat op zo'n licentie gekleefd wordt is 40.000 frank per pk. Ingewijden maken gewag van een tiental reders die momenteel benaderd worden om hun licentie van de hand te doen. Zo zouden de eigenaars van de onlangs vergane N.52 *Seahunter* al door meerdere potentiële kopers aangesproken zijn. Dat de meeste kandidaat-kopers over de Moerdijk moeten gezocht worden wekt nog nauwelijks verbazing, maar ook een reder uit het Franse Boulogne heeft al twee Vlaamse licenties in de wacht gesleept om daarmee een Belgisch schip te bouwen; overigens is deze Franse visser een regelmatig bezoeker van de Oostendse haven en gaat ht hier dus niet om het zoveelste vaartuig dat zelden of nooit in een Vlaamse vissersplaats te zien zou zijn. Eigenaardig is verder dat deze emigratie van Vlaamse vissersvaartuigen zou aanhouden ondanks de verklaring van landbouwminister Pinxten dat licenties niet meer samengevoegd mogen worden, een maatregel die buitenlandse kopers moest ontmoedigen.

* Mazout voor verwarming

* Gasoil en marine fuels

* Oliën en vetten

* Alle petroleumprodukten

NV NORTH SEA BUNKERS

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 9 - 8000 Brugge

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

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

PK-grens doorbreken

De Rederscentrale volgt de situatie op de voet, maar vindt niet direct een geschikt antwoord tegen de verdere uitverkoop van de vloot. Schiltz: *'Onlangs heb ik op een Nederlandse werf een nieuw Eurokottertje gezien dat speciaal ontworpen werd om aan de Belgische situatie te beantwoorden. Blijkbaar zien de Nederlanders daar brood in en de Belgen niet.'* Een van de mogelijkheden om daaraan te verhelpen die door RC-voorzitter Schiltz (opnieuw) tegen het licht wordt gehouden is de verhoging van het maximaal vermogen dat nog steeds 1.200 pk bedraagt. *'Een verhoging van de vermogensgrens tot 1.300 pk (en een verhoudingsgewijze gelijkaardige verhoging van het vlootsegment tot 300 pk) zou Vlaamse reders kunnen stimuleren om de pk's - en dus ook de vangstrechten - in eigen land te houden'*, aldus de voorzitter, *'Daardoor zal het aantal schepen dan wel weer verminderen, maar ja.'* Uit vroegere verklaringen weten we evenwel dat voorzitter Schiltz het criterium van het aantal vissersvaartuigen niet wil laten meespelen in het bepalen van het zgn. *minimum vitalis* van de vloot. Hij zal dan ook een voorstel in die zin aan de minister overhandigen. Hoe dat strookt met de verklaring van Pinxten, nog maar enkele weken geleden, is onduidelijk, want de door Schiltz beoogde verhoging kan uiteraard onmogelijk uitgevoerd worden zonder vermogens samen te voegen.

Feit is dat de concurrentievervalsing door vaartuigen met ongekend hoge vermogens — en dus vangstcapaciteiten — de visserijwerkelijkheid hoe langer hoe meer ondoordringelijk maakt. Een anekdote maakt dit duidelijk. Op 24 oktober werd door de Nederlandse overheid 4.200 kg tong in beslag genomen op een Belgisch-Nederlands schip dat... niet eens ter visserij gevaren was. Het is niet voor het eerst dat ons gesignaleerd wordt hoe opgekochte Belgische vissersvaartuigen dienen om bij de Nederlandse kotters een overproductie van gequoteerde vissoorten te verrechtvaardigen.

Onze Noorderburen beperken het opkopen van licenties uiteraard niet tot Vlaanderen. Ze hebben al een dikke vinger in de Britse en Duitse visserijvloot. Ze doen daarbij geen moeite meer om hun bedoelingen te verbergen. Zo kocht een grote Scheveningse rederij onlangs twee vaartuigen (1.500 en 1.200 pk) in Penzance van Engelse reders. *'Jaczon heeft de kotters alleen gekocht voor de licenties en de track records, want de schepen blijven in IJmuiden liggen. De papieren gaan gebruikt worden voor het onder Engelse vlag brengen van de SCH 28'*, schrijft het Nederlandse Visserijnieuws op 13 november. De SCH 28 Concordia Constans (2.250 pk) vist op die manier op Engelse quota die zonder twijfel in een Nederlandse afslag belanden.

Het ziet er naar uit dat de belaagde naties staten maar moeizaam een antwoord vinden op de ondernemingszin van de Nederlandse reders ter zeevisserij. (fv & gw)

Z.27 en O.51 vertrokken op inktvisvisserij



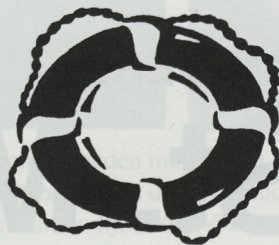
De bemanning van de O.51 Stormvogel: schipper Alfred Decuypere, stuurman Raymond Lambrecht, machinist Rudy Vanhove en de matrozen Samuel Lenaerts, Ivan Vercruyssen en Gregory Arnoys. (foto gw)

Donderdag voormiddag 26 november vertrok de Z.27 Free Bird naar de Engelse zuidkust, een dag later gevolgd door de O.51 Stormvogel. Beide boomkorvaartuigen nemen deel aan een inktvisexperiment. Er zijn twintig vaardagen uitgetrokken, alsook het bescheiden bedrag van twee miljoen frank voor steun aan het project. Schepen en bemanningen zijn voor het kerstfeest terug thuis.

EEN JAARLIJKS INKTVISSEIZOEN zou een innovatie zijn die welbepaalde

voordelen biedt. Inktvis is niet gequoteerd, dus geen vangstbeperkingen. Bovendien zou op die manier tijdens die inktvisperiode wat druk weggenomen worden op de platvisvisserij tijdens de laatste maanden van het jaar. Voorwaarde is natuurlijk dat de inktvisvisserij rendabel blijkt te zijn. Dat willen de reders Willy Versluys (O.51 Stormvogel) en Marc Deman (Z.27 Free Bird) nu proefondervindelijk nagaan.

Het inktvisproject wordt begeleid door het Departement Visserij van het Ministerie van Landbouw (nog altijd beter bekend onder de oude vertrouwde naam van *Rijksstation voor Zeevisserij*). Projectleider is Johnny Vanhee, een industrieel ingenieur, gespecialiseerd in het tech-



COOPERATIEVE PRODUCTENTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

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

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

Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met

ons op en vraag naar Christa of Liliane

Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04

nisch visserijonderzoek. In de tweede fase van het experiment vaart de projectleider mee met een van de vaartuigen. Hij zal er onderzoek verrichten naar de wisselvalligheden van de watertemperatuur in het vangstgebied. Metingen met een sensor op de korrestok moeten duidelijke maken of er een verband bestaat tussen de inktvisconcentratie en de watertemperatuur.

Lyme Bay

Beide vaartuigen stoomden op naar de *Lyme Bay*, de inham tussen *Weymouth* en *Torquay-Brixham*. Daar worden de netten uitgezet. Na enkele dagen zal blijken of de goede resultaten die Britse vissers uit *Brixham* en *Plymouth* halen ook voor onze vissers zijn weggelegd. Bedoeling van het project is na te gaan of de seizoensvisserij (gedurende de wintermaanden) op inktvis rendabel is. Rendabel betekent een vangst van 5.000 kg per 24 uren. De visperiode mag niet langer dan vier of vijf dagen duren, want oudere vangsten geraken onmogelijk verkocht in Engeland. Enkel bij voldoende grote vangsten komt er een transport naar Oostende.

'De prijs voor inktvis ligt voor het ogenblik met 40 frank per kilogram wel aan de lage kant. Om goed te zijn moeten we toch rond de 60 frank krijgen', zegde *Marc Deman* ons voor de afvaart. De vraag naar inktvis voor binnenlands gebruik is eerder beperkt. Inktvis is voor de Vlamingen tot hiertoe een bijvangst, waardoor de aanvoer minimaal is. De jaarlijkse aanvoer in onze vismijnen schommelt tussen de 300 en 500 ton. In Frankrijk en Spanje zijn de toepassingen en de consumptie van zeekatten dan weer

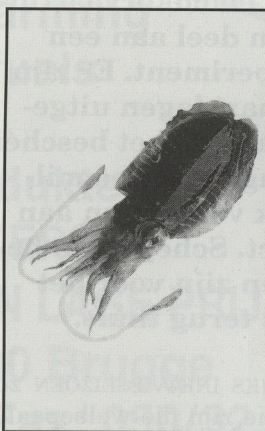


De bemanning van de Z.27 Free Bird: reder-schipper Marc Deman, stuurman Eddy Vandierendonck, machinist Jef Van Eeghem, hulpmachinest Leon Serreyn en de matrozen Eddy Lameire, André Dewulf en Christian Nevejant. (foto gw)

veel meer ingeburgerd. Nu wordt er gericht gevist op inktvis, mogelijks zit er ook wat pijlinktvis of een zeldzame achtarm (octopus) tussen de oogst. De twee vaartuigen gebruiken afwisselend netten met een maas-

wijdte van 12 en 15 cm. De boomkorren werden aangepast met hogere sleepijzers.

Na de proefperiode wordt het project geëvalueerd en er is een wetenschappelijke publicatie gepland over de ervaringen. (gw)



- ☒ Inktvis, zeekat (volkstaal: katekop, intespuger, inteschietter)
(Lat.: *Sepia officinalis*, Fr.: Seiche, Eng.: Cuttlefish, Duits: Sepia, Gemeine Tintenfisch), koppotig weekdier (Cephalopoda) dat een lengte van 40 cm kan bereiken. De afgeplatte rugzijde is beige met zwarte strepen. Komt in de zomer naar de kust om zich voort te planten. De zwarte eitjes, door hun grootte en kleur bekend als zeedruiven, klitten in trossen aan algen en zeewier.
- ☒ Pijlinktvis (Lat.: *Omnastrephes sagittatus*), Fr.: Calmar, Encornet, Eng.: Long-finned squid, calmary, Duits: Kalmare)
- ☒ Kraak, achtarm (Lat.: *Octopus vulgaris*, Polypus vulgaris), Fr.: Poulpe, pieuvre, Eng.: Devilfish, Duits: Grosser Tintenfisch)

SMEDERIJ

Jules St. Martin

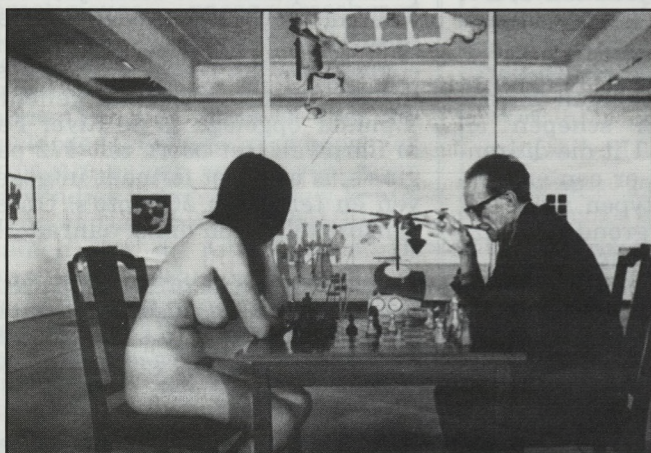
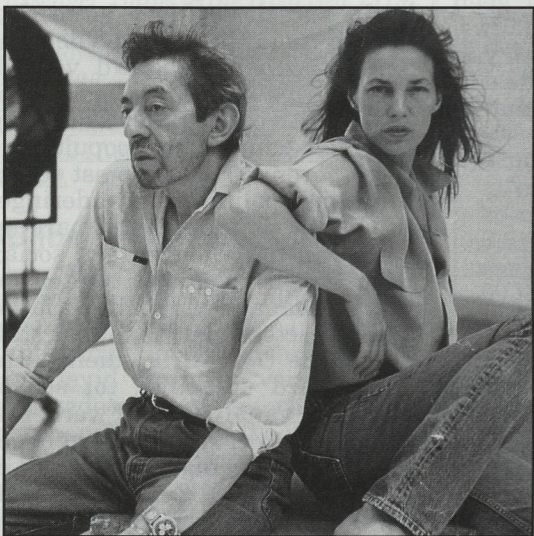
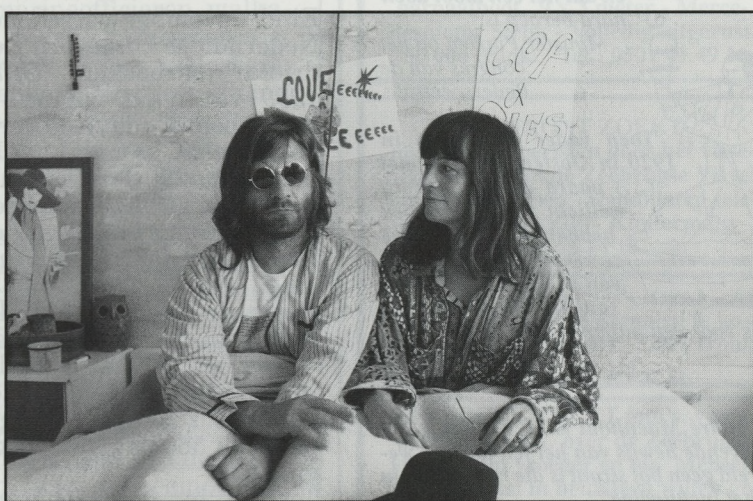
Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

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

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter



De Laatste Vuurtorenwachter wil enige maanden ophouden met klagen & zagen. Hij wil de zaak een wijle positief benaderen en wel door het plaatsen van publireportages. Deze moeten dan weer ruchtbaarheid geven aan een kunsttentoonstelling waarvan de opbrengst volledig naar de schrale kas van uw lijfblad HVB zal gaan.

De tentoonstelling gaat door van **14 mei tot 6 juni** in de bekende Oostendse galerij De Peperbusse. Het kunstenaarscollectief PIAS zal er tekeningen, foto's, schilderijen en beeldhouwwerken tentoonstellen onder het motto: 'Wat we zelf doen, doen we beter'. Vandaar ook de treffende gelijkenis tussen de foto's links en rechts die hierboven afgedrukt staan. Vat je hem?! (Op de foto's links, van boven naar onder: in de sixties organiseren Yoko Ono en John Lennon in het Amsterdamse Hilton hun bed-in; Serge Gainsbourg en Jane Birkin zingen ook in de jaren zestig het meest zinnelijke lied uit de popgeschiedenis; Eva Babitz en Marcel Duchamp spelen schaak in het Pasadena Museum (1963). (Wordt vervolgd!)

BOEKBESPREKINGEN



'(...) een boodschap aan de jeugd, namelijk dat de visserijsector nog steeds een toekomst kan bieden, en dat het een mooi doch hard beroep is.'

Minister Pinxten op het congres van de Rederscentrale.

'Toen vader Maenhout in 1920 in Oostende begon met (...) paard en kar, zal hij wellicht nooit vermoed hebben dat zijn twee zonen tegen het einde van de eeuw een bedrijf zouden leiden dat goed is voor een miljard frank omzet'

Gunther Vanpraet in Het Nieuwsblad, 6 mei 1998.

'André Maenhout is als dusdanig het levende bewijs van het feit dat "de wereld geen bol stront is die ronddraait in het luchtledige".'

Danny Crabeels, Oostendse Havenkrant, juli 1998.

'Ook de samenwerking tussen de vismijnen ligt mij nauw aan het hart. Met de beperkte aanvoer (...) is het immers zeer duur om drie visveilingen in stand te houden (...) Verdere subsidiëring (...) is voor mij alleen mogelijk in een geest van samenwerking (...).'

Minister Van Rompuy op het congres van de Rederscentrale.

'Misschien is de stevige concurrentie tussen de vismijnen niet eens zo slecht. Zeker niet voor de vissers, die hopen op dalende veilingtarieven.'

Geert Deman in Trends, 8 oktober 1998.

'Het streven naar onafhankelijkheid is uiteindelijk slechts een corporatistische reflex van de Vlaamse politici, de bevolking interesseert er zich niet voor.'

Dieter Lesage in DGA, 21 oktober 1998.

'Er rukken steeds meer diersoorten uit zuidelijker streken naar de Noordzee op. Een daarvan is het heremietkreeftje. Dat diertje kwam tot voor een jaar of vijftien niet voor langs onze kust. De jongste jaren wel (...).'

Bioloog Francis Kerckhof in Het Laatste Nieuws, 20 mei 1998

'Moeten bedrijven zich ook bezighouden met het bestrijden van sociale uitsluiting? Ja, het raakt de kern van het ondernemen. Wat een bedrijf doet is geen neutrale bezigheid. Een onderneming moet oog hebben voor wat er rond haar gebeurt. Uit direct eigenbelang, ja, maar ook omdat zij een rol speelt in het geheel.'

Christian Leysen van de rederij Ahlers in Knack 23 september 1998.

'Een gebrek aan dynamiek is jammer genoeg één van de voornaamste eigenschappen die de sector kenmerkt.'

Dirk Florizoone, Wegwijs in de Visserij, II 1998.

De maritieme jaarboeken van De Alk

Eind november verschenen bij de Nederlandse Uitgeverij De Alk een drietal jaarboeken. 'Scheepvaart 1999' vat in 416 pagina's het complete koopvaardijvlootoverzicht van de Benelux samen. Geïllustreerd met ruim 200 foto's, waarvan een deel in kleur, kost dit boek (ISBN 90.6013.582.2) 45,00 gulden. Een tweede jaarboek, 'Binnenvaart 1999' (ISBN 90.6013.583.0) verstrekt de lezer het complete overzicht van de Nederlandse binnenvaartvloot. Dit jaar werd de uitgave uitgebreid met een vlootoverzicht van alle zeilende passagiersschepen. Telt 560 pagina's en kost 48,50 gulden.

Tot slot, in 'Jaarboek Binnenvaart 1998': geen schepenlijst en geen technische gegevens, maar nieuws, feiten en wetenswaardigheden van het afgelopen jaar. Deze tiende editie kost 49,90 gulden. Dit laatste werk (ISBN 90.6013.085.5) werd uitgegeven op A4-formaat met een harde kaft, en telt 144 pagina's.

In België worden de publicaties van Uitgeverij De Alk verdeeld door Uitgeverij Agora in Aalst, Tel. 053/78.87.00.

Schepen in het klein

Bij Walburg Pers verscheen zopas 'Schepen in het klein', waarmee de geschiedenis en typologie van het scheepsmodel in kaart wordt gebracht.

Al in de 17e eeuw waren scheepsmodellen gewilde objecten. Nu, drie eeuwen later, worden nog steeds volop modellen gebouwd en verzameld Nederlandse musea en particuliere collecties herbergen duizenden modellen van schepen en scheepsonderdelen. Uit die duizenden modellen komt er een enorme verscheidenheid in typen, maar ook in culturele achtergrond en wijze van vervaardiging naar voren.

In 'Schepen in het klein', zijn nu de ruim 40 soorten beschreven, met hun functie en herkomst, aan de hand van de collectie van het Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam, die 1600 authentieke scheepsmodellen omvat. De overschrijving omvat admiraliteits- of marinemodellen, onderwijs- of instructiemodellen, redersmodellen, votiefmodellen, maar ook flessenscheepjes en het scheepje-in-de-kast. Het boek kan zo gebruikt worden om schepen te dateren en te identificeren. 'Schepen in het klein' is dus een must voor iedere liefhebber van scheepmodellen.

'Schepen in het klein'. Geschiedenis en

typologie van het Nederlandse scheepsmodel' telt 144 pagina's, is rijk geïllustreerd. Dit boek (ISBN 90.5730.046.X) kost, 59,50 gulden. Bestellen kan bij Walburg Pers, Postbus 4159, BD 7200 ZUphén.

Een zeer speciaal schip

'Uganda': *The story of a very special ship* is, voor wie zich voor scheepsgeschiedenis interesseert, heel bijzonder. Als boekbespreker kan ondergetekende getuigen dat het hier een heel waardevol werk betreft, uitzonderlijk gedetailleerd, buitengewoon uitgebreid en bovendien prachtig geïllustreerd.

Het vertelt het leven van het passagiersschip 'Uganda' dat behoort tot de top van het handvol echt prestigieuze schepen (zoals ook de QE2 of de Oriana). De 'Uganda' werd in het begin van de vijftiger jaren door British India Co (later een deel van de P&O-groep) gebouwd voor de regelmatige dienst tussen London en Oost-Afrika. Op heel korte tijd werd het schip razend populair.

Begin jaren '60, de opkomst van de container, politieke veranderingen in Oost-Afrika, de onstuitbare opgang van het vliegverkeer, sociale onrust in de havens, het sluiten van het Suezkanaal, een combinatie van al deze factoren leidde tot het staken van de Oost-Afrika-dienst. Het schip werd verbouwd tot schoolschip, en vanaf 1967:68 werden er educatieve cruises aangeboden vanuit het Verenigd Koninkrijk en de Middellandse Zee. In de lente 1982 werd het opgeëist om als hospitaalschip dienst te doen tijdens de Falkland-oorlog. Na nog een aantal jaren dienst te hebben gedaan in charter voor het Britse MoD (Ministry of Defence) werd de geliefde 'Uganda' opgelegd in de River Fal in Cornwall. Het boek telt 472 pagina's, is op groot formaat uitgegeven en telt bijna 500 foto's. Ontgensprekelijk een dikke aanrader!

Bestellen kan bij de SS Uganda Trust, Tarven, Corfe Lodge Road, Broadstone, Dorset BN 18 9NF, UK. Het boek kost £32.95. Betalen kan enkel met Eurocheque

Ferryboten op de Ierse Zee

Naast het Kanaal vormt ook de Ierse Zee het actiegebied van een intens ferryverkeer, maar dan tussen Groot-Brittannië en Ierland. In 'Passenger Ships of the Irish Sea 199-1969' beschrijft auteur Laurence Liddle de verschillende routes en de schepen die ervoor werden ingezet. Zijn verhaal begint net na de Eerste Wereldoorlog en loopt tot aan de introductie van de roll on/roll off schepen in de zestiger ja-



een hart van ***goud***

Q8  **Oils**

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

Aanvoer en besomming:

Zwakste oktobermaand ooit?

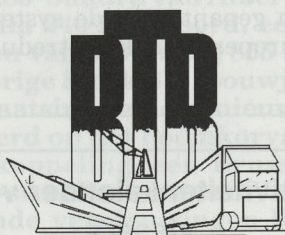
DE VISAANVOER TIJDENS oktober lag in onze vismijnen nooit lager dan vorige maand. Met 1.371 ton (2.067 in oktober '97) was dit een nieuw diepterecord. Tevens werd ook de laagste oktoberbesomming van de laatste tien jaar geboekt.

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

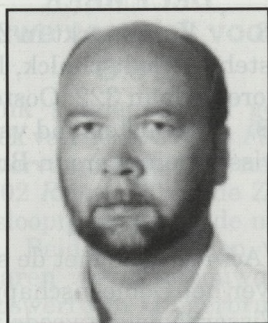
Maritiem

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

De aanvoer liep met maar liefst een derde terug tegenover oktober vorig jaar. De daling was merkbaar bij alle vissoorten, maar het meest uitgesproken bij kabeljauw (- 44 %) en in mindere mate bij tong (- 13 %). Bij de schaaldieren was het zéér pover gesteld met de aanvoer van garnaal en langoestines (- 72 %).

De oktoberbesomming viel terug tot 168 miljoen frank (236 miljoen vorig jaar). De lagere tongopbrengst was verantwoordelijk voor de helft van de daling. We wezen er al eerder op de de tongprijzen geleidelijk afbrokelen. Daar bestaat nu geen twijfel meer over. Per grootteklasse zijn de verschillen het sterkst voor de kleinste sorteringen die nu lager noteren dan twee jaar geleden:

| klasse | okt 96 | okt 97 | okt 98 | 97-98 |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | 441 | 564 | 532 | - 6 % |
| 2 | 467 | 597 | 591 | - 1 % |
| 3 | 392 | 522 | 422 | - 19 % |
| 4 | 295 | 397 | 230 | - 42 % |
| 5 | 244 | 301 | 168 | - 44 % |
| Gem. | 326 | 415 | 286 | - 31 % |

Het schaarser scholaanbod vertaalde zich in een prijsstijging van 66 naar 82 frank. Ook schelvis en kabeljauw haalden betere prijzen. Garnaal werd eveneens duurder (van 105 frank in oktober vorig jaar naar 176 frank), net als de noorse kreeftjes (van 206 naar 279 frank).

Tien maanden

Met tien maanden achter de rug lag zowel de besomming als de aanvoer lager dan vorig jaar. De besomming daalde met 8,6 procent tot 2091 miljoen en de aanvoer verminderde met 6,4 procent tot 14.511 ton.

| Jan.-okt. | Aanvoer (in ton) | Besomming (in milj.) |
|-----------|---------------------|-------------------------|
| 1998 | 14.511 | 2.091 |
| 1997 | 15.509 | 2.288 |
| 1996 | 16.708 | 2.006 |
| 1995 | 16.254 | 1.724 |
| 1994 | 16.741 | 1.791 |
| 1993 | 18.658 | 1.853 |
| 1992 | 19.751 | 1.926 |
| 1991 | 22.703 | 2.324 |
| 1990 | 25.193 | 2.344 |
| 1989 | 24.468 | 2.473 |

In tien jaar is het aanvoergewicht met 41 procent gedaald en de besomming staat nu 15 procent lager. (gw)

TAC tong en schol lager in 2000

Volgend jaar meer platvis vangen?

DE TAC'S EN de quota voor volgend jaar worden deze maand vastgelegd op de Visserijraad. De visserijbiologen van het ACFM (*) hebben hun voorlopig advies afgeleverd aan de Europese Commissie. De vangstadadviezen voor schol en tong vallen hoger uit, maar het optimisme is van korte duur. De wetenschappers zijn daarbij voor het eerst uitgegaan van het voorzorgbeginsel met het oog op een duurzaam beheer van de visbestanden.

DE AANBEVELING STELT iets hogere tac's voor schol en tong voor en lagere voor kabeljauw, makreel en wijting. Volgens het ACFM zat het paaibestand van beide platvissoorten in de Noordzee begin dit jaar dicht bij het laagste niveau van de voorbije veertig jaar zitten. Op korte termijn wordt zowel voor tong als voor schol een groei van de volwassen stand verwacht omdat de sterke jaarklassen van 1996 in de vangst komen. De biologen vragen echter een voorzichtige benadering omdat er onzekerheid bestaat over de groeisnelheid. Vandaar de druk om de visserij-inspanning op schol en tong op termijn te verminderen. Echter niet op korte termijn. Zowel voor schol als voor tong wordt een tijdelijke groei van het volwassen bestand van de sterke jaarklassen 1996 en 1999 verwacht.

De vooruitzichten voor wijting in het Kanaal en de Noordzee zijn somber. De recentste jaarklassen zijn niet erg sterk. Een herstel van de stand tot boven de veilige biomassa zit er op korte termijn niet in, evenmin als een hoger tac.

Hoe de vangstverwachtingen in quota vertaald worden is een zaak voor de ministerraad die op 17 en 18 december in Brussel bijeenkomt. Daar worden de tac's definitief vastgelegd en de onderhandelingen over de quota voor de lidstaten afgerond. (gw)

(*) ACFM of Advisory Committee for Fisheries Management is een intergouvernementele organisatie. Het ACFM adviseert de Europese Unie over het beheer van de visbestanden in de noordelijke Atlantische Oceaan, met inbegrip van de Noordzee. De Belgische vertegenwoordigers in het ACFM zijn ir. Rudy De Clerck en ing. Willy Vanhee van het departement Zeevisserij in Oostende (Rijksstation). De adviezen zijn gebaseerd op de rapporten van het International Council for Exploration of the Sea (ICES).

Gezien op Ahoy'

Walvisstaart vervangt schroef



Het Whale Tail Wheel werd voor het eerst publiek getoond werd in de stand van Van Voorden op de vakbeurs "Maritiem 98" in Ahoy te Rotterdam. (foto gw)

DOOR DE BEWEGINGEN van de walvisstaart te analyseren en na te bootsen is een nieuwe (?) aandrijving voor schepen ontwikkeld. Nog dit jaar gaat een binnen-vaartschip met dit systeem varen. Hoewel alle voordelen van het Whale Tail Wheel nog lang niet volledig zijn onderzocht, staat nu al vast dat er wel degelijk voordelen aan verbonden zijn. De voornaamste zijn de brandstofbesparing en een compactere machinekamer.

DE RADAANDRIJVING IS van oudsher bekend. De Romeinen gebruikten ossen om het scheprad aan te drijven. Het duurde dan weer tot in de 18de eeuw vooraleer de ons bekende sloopschroef vorm kreeg. De in 1800 gepatenteerde *perpetual sculling machine* van Edward Shorter werd nog met spierkracht, door overbrenging via een kaapstander en een kruiskoppeling, in beweging gebracht. Het principe werkte wel, maar de prestaties vielen zwaar tegen. Het eerste militair transportschip dat als proefkonijn diende haalde een maximum snelheid van

anderhalve knoop. Ondertussen werd een lange weg afgelegd in de schroeftechnologie. De hedendaagse bladschroeven hebben een hoog rendement en een lange levensduur. De nadelen zijn de hoge brandstofkosten voor de aandrijfmotoren, de dure installatie van de schroefas en de keerkoppeling, de geluidshinder en de cavitatie (het ontstaan van holten in snel stromende vloeistoffen die corrosie in metaal veroorzaakt) en de vervelende trillingen. Energiebesparing Het bedrijf *Whale Tail Systems* in Leiden heeft een wiel met ronddraaiende bladen ontwikkeld dat de slag van de walvisstaart nabootst, en omzet in een roterende beweging. Uit hydrodynamische bereke-

ningen en schaalmodelproeven bleek dat het walvisstaartrad 25 tot 33 procent brandstofbesparing oplevert. *Whale Tail Systems* heeft een prototype gebouwd met een breedte van twee meter. De zes ronddraaiende bladen worden individueel aangedreven door servomotoren. Nauwkeurige onderlinge afstelling resulteert in een walvisstaartbeweging. Het rad, dat erg op een grote grasmaaier lijkt, is volgens de ontwerpers voor elk scheepstype bruikbaar.

De twee walvisstaartwielen die bestemd zijn voor het binnenvaartschip hebben een diameter van 1,5 meter en de bladen zijn 4,5 meter lang.

Het Whale Tail Wheel werd voor het eerst getoond tijdens de tweejaarlijkse maritieme vakbeurs 'Maritiem 98' in Rotterdam. De opstelling in de stand van de firma Van Voorden Gieterij uit Zaltbommel, een bekende fabrikant van bronzen sloopschroeven, kreeg veel bekijks. Van Voorden zal het intussen gepatenteerde systeem op de Europese markt introduceren. (gw)

Activiteitenkalender voor vissers

DECEMBER

- 12-13** Kerstmarkt in Zee-manstehuis Godtschalck, Dr. E. Moreauxlaan 322, Oostende
17-18 Ministerraad van EU-visserijministers in Brussel

JANUARI

- 12** Adviesronde met de sector over het Gemeenschappelijk Visserijbeleid, tweede fase (Rijksstation voor Zeevisserij, Oostende)

Scheepsdiesel Service

SDS n.v.

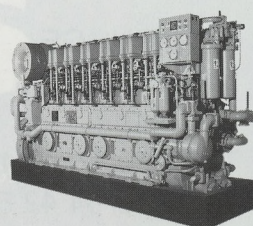
Alle dieselmotoren:

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

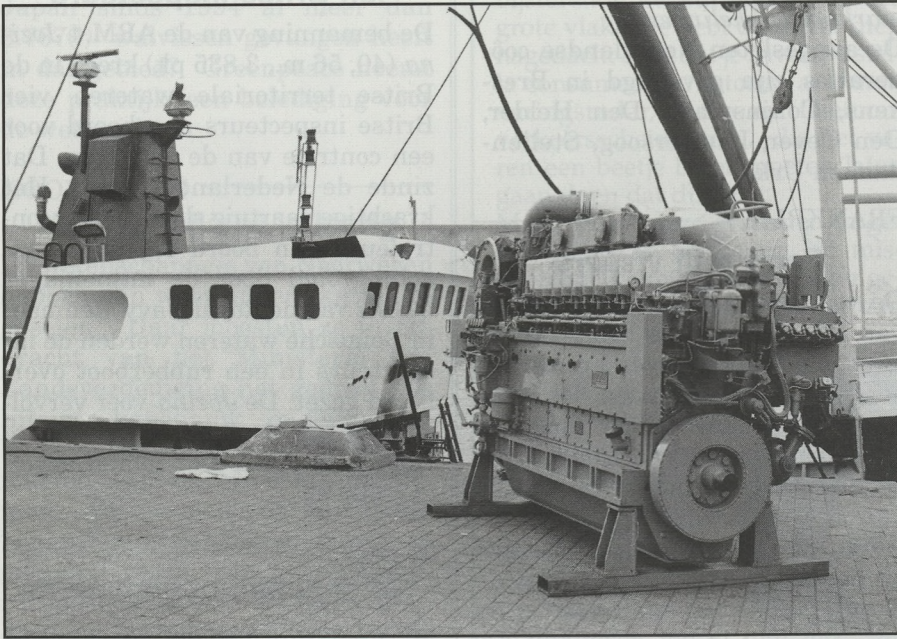
Bureel - werkplaatsen:

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

24 u / 24 u. 0477 / 47 66 82



Nieuwe motor voor 0.89 Sandra



De O.89 Sandra van Albert Steyaert heeft een nieuwe motor Stork-Wärtla 240 aan boord, een 'heavy duty' dieselmotor die een vermogen van 850 kW bij 855 toeren levert. De nieuwe motor vervangt de vorige Stork SW (bouwjaar 1982) die zware schade opliep. Naast de plaatsing van een nieuwe motor werden nog andere werken uitgevoerd op het boomkorvaartuig. Er kwam ook een nieuwe Stork-keerkoppeling, een Brusselle-vislier, een grotere schroef in een Hodi-straalbuis en een Valmet-hulpgroep. De kosten in de uiteenlopende vernieuwingen liepen op tot dertig miljoen frank. (foto gw)

Nieuwe voorpiek voor ex-O.518

De flink gekneusde en geboude voorpiek van de ex-518 *La Farouche* werd vervangen door de neus van de Z.502 *Regina*. Toen de Z.502 in '93 gesloopt werd bleef de neus bewaard. Beide vaartuigen werden eind jaren zestig gebouwd op de Scheepswerf van Langerbrugge. De ex-O.518 was tot voor enkele maanden eigendom van de NV Drakkar uit Lissewege. Het vaartuig werd geschrapt uit de officiële lijst van de vissersvaartuigen na

het bouw van de nieuwe Z.518 voor de familie Crevits. Het vaartuig is intussen zonder vislicentie verkocht aan de Koksijdse reder Jacky Vermote.

Z.63 opgesleept

Tijdens de visserij op dinsdag 3 november kreeg de Z.63 *Thalassa* zijn bakboordnet in de schroef waardoor het kustvaartuig stuurloos werd. De staatssleepboot Zeehond kwam ter hulp en nam het vaartuig op sleeptouw naar Oostende.

N.52 Sea Hunter NIET aangevaren

De scheepsramp met de N.52 *Sea Hunter* die het leven kostte aan vier vissers is niet gezonken na een aanvaring. Nu het wrak gelicht is staat vast dat alle speculaties in die richting erg voorbarig waren. Ook de videobeelden die op in het televisienieuws te zien waren konden moeilijk overtuigen

Het wrak van de N.52 is op zaterdagmiddag 28 november in Zeebrugge binnengebracht in de takels van de Norma. Voor het parket - het onderzoek is in handen van onderzoeksrechter Yves Van Maele uit Veuren - stond onmiddellijk vast dat er geen sporen waren van een aanvaring.

Duikers van het bergingsbedrijf *Scaldis Salvage & Marine Contractors* begonnen vrijdag aan de bergingswerkzaamheden op de Oost Dyck Bank. De berging werd toegewezen aan het Antwerpse bedrijf. De kosten, ruim zes miljoen, worden gedragen door het Ministerie van Justitie.

Aangenomen wordt dat de N.52 op 9 oktober gezonken is door een grondzee tijdens een hevige storm. De stoffelijke resten van drie van de vier opvarenden zijn intussen geborgen. Naast de lichamen van matroos *Jean-Pierre Le Louarn* (54) en schipper *Albert Salliau* (44) is ook het stoffelijk overschot van *Patrick Vandewoude* (36) gevonden. De jonge *Gregory Salliau* blijft vermist. (gw)

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
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)



'n beetje
Oostendenaar leest
weekblad
TIJNINGEN
vraag ernaar bij uw
dagbladhandelaar

Verenigde Europese Visserijcoöperaties internationaliseren verder

De Verenigde Europese Visserijcoöperaties (VEVC), een samenwerkingsverband tussen zeven Nederlandse en de Vlaamse Visserijcoöperatie (met filialen te Zeebrugge en te Oostende), zoekt naar internationale uitbreiding. Er zijn contacten met gelijkaardige organisaties in Duitsland en Spanje. Het secretariaat van de VEVC is gevestigd bij de Visserijcoöperatie in Urk.

De VEVC streeft naar een bundeling van de aankopen (netten, kabels, oliën, verf ...) om op die manier de aankoopkosten te drukken. Op dit ogenblik telt de VEVC 650 aangesloten leden. 'Met z'n allen vormen we één groot netwerk', zegt secretaris Jan Visser. 'Leden kunnen hun materiaal niet alleen tegen scherpe prijzen aankopen, maar kunnen er eveneens terecht voor advies en informatie over producten en

markontwikkelingen.'

De aangesloten Nederlandse coöperaties zijn gevestigd in Bressens, Colijnsplaat, Den Helder, Den Oever, Lauwersoog, Steldenham en Urk.

FRANKRIJK

Ferry redt vissers

De vrachtferry *European Pathway* van P&O *Stene Line* heeft op vrijdag 13 november zeven Franse vissers aan boord genomen. De mannen hadden hun voor de kust van Dover vastgelopen vaartuig met het reddingsvlot verlaten. De netten van hun vaartuig, de *Camisard*, waren vastgeraakt aan een obstakel en het schip maakte zwaar slagzij. Kort nadat de bemanning het schip verlaten had is het gezonken. De schipbreukelingen werden overgebracht naar het ziekenhuis in Canterbury.

GROOT-BRITTANNIE

Nederlandse vissers gijzelen Britse inspecteurs

De bemanning van de ARM.4 *Jozina* (40, 56 m., 3.835 pk) kreeg in de Britse territoriale wateren vier Britse inspecteurs aan boord voor een controle van de vangsten. Dat zinde de Nederlanders niet. Het krachtige vaartuig sloeg met de controleurs aan boord op de vlucht, achtervolgd door de mijnenjager *Quarn* van de Royal Navy. Eenmaal in Belgische wateren werden de inspecteurs in een rubberboot overboord gezet. De *Jozina* voer vervolgens rustig door naar Vlissingen. Het incident zal niet zonder gevolgen blijven.

JAPAN

Wetenschap of commerce

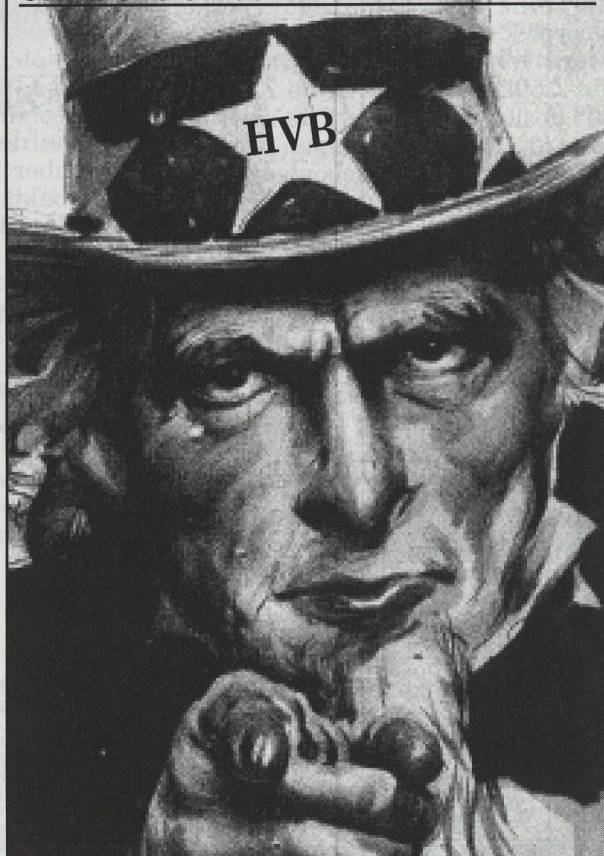
Greenpeace beschuldigt Japan ervan onder het mom van wetenschap gewoon door te gaan met de verboden walvisvangst in een gebied dat uitgeroepen is tot natuur-



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

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

**Einde van de 65-ste jaargang
van HVB. Talrijke abonne-
menten moeten hernieuwd
worden! HVB heeft U nodig
om verder te kunnen werken.**



reservaat voor walvissen. Walvisvlees is een gegeerd product in Japan. Is het mede daardoor dat Japan sinds 1994 al meer dan 3.767(!) walvissen gevangen heeft in dat gebied? Greenpeace noemt deze praktijk 'een belediging voor de wetenschap'.

NOORWEGEN

Hete kabeljauw is lastig

De wetenschappers van Noorwegen hebben dan weer andere katten te geselen. Daar moesten ze in opdracht van het Ministerie van Landsverdediging het gedrag van hitsige kabeljauw onderzoeken. Want de paarroep van de vis stelt de marine voor onverwachte problemen. Als er voldoende hitsige kabeljauwen samenkomen zorgt hun geknor immers voor achtergrondruis op de sonar van het leger. Door dat 'vokaal rookgordijn' kan de marine niet meer nagaan of er verdachte, vijandelijke bewegingen onder water gaande zijn. De wetenschappers raadden de marine dan ook aan om hun duikboten uit de buurt van parende kabeljauwen te houden. De vijand daarentegen...

FRANKRIJK

Visser vindt armband van beroemd schrijver

Een Franse visser heeft voor de kust van Marseille twee brokstukken van een vliegtuig opgevestigd. Daarin vond hij een armband van *Antoine de Saint-Exupéry*, een legendarische Franse schrijver-piloot. Tijdens de oorlog, op 31 juli 18944, zijn verkenningsvliegtuig boven de Middellandse Zee neergehaald en van de 44-jarige auteur van o.a. *Le petit prince* (een sprookje voor volwassenen) werd nooit meer iets vernomen.

DE KAAI WORDT weer eens opgeschrikt door het nieuws van verbijsterende gebeurtenissen op de grote vlakte. Je hebt daarover diep nagedacht *binst* dat je frivool je stella consumeerde. Satcom, anti-aanvaringsradar, radio en telefoon, verkeersscheidingen... die het varen een beetje beter moeten laten gaan doen dat dus niet.

Maar sedert deze systemen in gebruik zijn is het varen bij mist aanzienlijk prettiger en veiliger geworden en met de invoering van een verkeersstelsel om varende schepen uit mekaar te houden zouden de poorten van de ravijnen gesloten moeten blijven. Maar alles wat prettig is wreekt zich, dat is een van die dingen van de schepping die ons grijze breintje niet kan bevatten.

Je moet daar maar eens op letten. Tachtig ten honderd van de ongelukken op zee zijn het gevolg van menselijke fouten.

Daarmee ontvallen ons de grootste zekerheden.

We hebben helemaal geen waarborg dat morgen zo'n mastodont, die roest pist, haar lading olie niet zal verliezen of... dat vissersvaartuigen, die kleine vissen, niet van de wal in de sloot zullen geraken. Het is al altijd zo geweest dat loodsen, ferrymasters, maritieme verkeersleiders en kustwachters de noodklok blijven luiden voor het onbezonnen zeemanschap dat zij iedere dag weer mogen ervaren. Wij hebben hierover onze eigen weinig blijmoedige gedachten.

Het eigenaardige is wel dat de bravourstijl voor onze kusten weinig verschilt van deze die men elders op de wereld aantreft: het is de kinkhoest van de wereldzee. Steeds

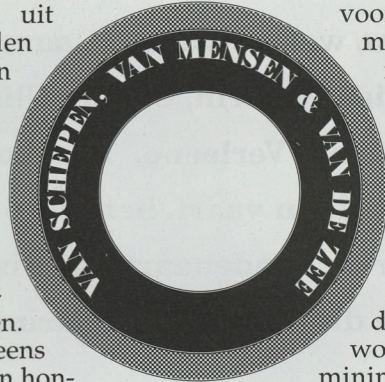
zijn het de mannen aan dek die in fout gaan. Zelfs oude zeeratten op de brug maken fouten die voor hen een doodzonde zouden moeten zijn. Wie leerde hen ooit met volle kracht doorheen een muur van mist te koersen alsof de zichtbaarheid wel twintig mijl bedraagt, wie leerde hen ogen en oren te sluiten voor wat het radarscherm hen toont en wie vertelde hen van alles te doen in de brug uitgezonderd vaart te minderen? Welke scholen hebben nagelaten hen behoorlijk op te leiden, en wat meer is, welke voorbeelden hebben ze meegekregen van hun meesters?

Je zit dan op je stoel bij het raam te denken en naar de hemel te staren en vergeefse vragen te stellen. Er is het klaaglied over gebrek aan vakkundigheid dat vertoond wordt door full-speed-minimum-bemanningen

met-een-minimum-opleiding uit de derde wereld die er zich op beroemen de westerse zeevaarders te vervangen; iets wat vakbonden nooit hebben kunnen beletten. Toch is het niet juist dat rampen op zee enkel maar het gevolg zouden zijn van die goedkope bemanningen. Varen is een wanhopige uitdaging dezer dagen. Denken we maar aan de druk die op de gezagvoerders uitgeoefend wordt om op tijd aan de kaai te liggen. Vanzelfsprekend met maximum lading die op tijd dient afgeleverd. Ten nadele van de veiligheid?

'De zee bevaren is al altijd een gevaarlijke zaak geweest: de zee is een verraderlijke en woeste omgeving, onvoorspelbaar en waar horen en zien vergaat', zoals ooit gezegd werd in het Britse House of Lords

lin



B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Carine, de enige echte Vlaamse visserin

OVER EEN TWEETAL weken wordt ze aangemonsterd: Vlaanderen enige visserin, Carine Ulin, echtgenote van schipper Marnix Verleene. Dan komt immers de nieuwe O 369 Attila in vaart, het schip dat uitgereed zal worden door de Bredenaars Marnix en Alain Verleene. En op dit schip wordt Carine de lichtmatroos.

De enige, maar niet de eerste

CARINE VERLEENE IS niet de eerste Vlaamse die per se de visserij in wil. Evenmin is zij de eerste vrouw die erin slaagt een plaatsje op een vissersvaartuig te veroveren. Maar wellicht is zij wel de eerste Vlaamse vrouw die het via de wettelijke, erkende, geregelde, verzekerde en gestempelde weg kan doen. Met andere woorden: zij zal de eerste Vlaamse met een monsterboek zijn.

In zijn standaardwerk *'De Oostendse visserij'* haalt auteur Roland Desnerck het 'geval' *Liliane Saudemont* aan.

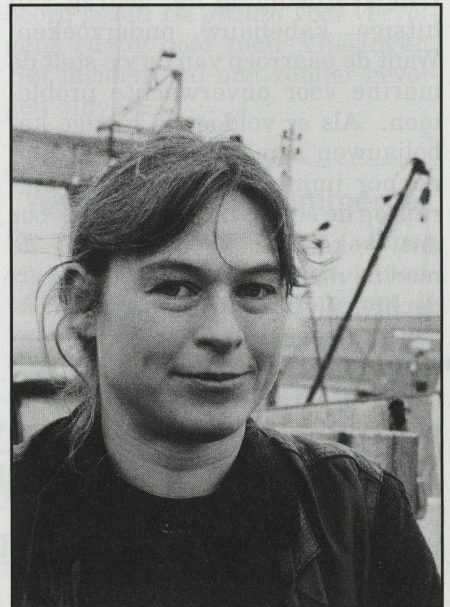
Dat gaat zo.

In 1955 vraagt vader Saudemont bij de Oostendse grote rederij 'Motorvisserij' of er geen werk is voor zijn zoon Leon. De aanvraag wordt genoteerd en als de O 305 *'François Musin'*, klaar om naar IJsland te trekken, vergeefs ligt te wachten op de aangemonsterde lichtmatroos, doet te elfder ure beroep op de jonge Saudemont. Bliksemsnel is deze onbekende Leon (die, zo had de pientere lezer al begrepen, eigenlijk *Liliane*

heet) ter plaatse. De O 305 verlaat de haven en *Liliane Saudemonts* droom lijkt in vervulling te gaan.

Dat was echter zonder de legendarische schipper *Free Wolle* gerekend die plichtsgetrouw *Liliane's* identiteitspas vroeg om de onbekende nieuweling in te schrijven in het logboek. De schipper wreef zijn ogen uit, maar kon niet anders dan lezen en herlezen dat de vijftientigjarige Leon eigenlijk een *Liliane* was en zette onmiddellijk, rechtsomkeer, koers naar de thuishaven. Waar *Liliane* aan wal gezet werd. De ontgoocheling van *Liliane Saudemont* was groot. De voorloopster van Carine Verleene sloot zichzelf thuis voor vele weken van de buitenwereld af.

Maar nòg vroeger moeten er ook al visserinnen geweest zijn. In de roman *'De laatste visschers'* (1940) van Gaston Duribreux lezen we: *'Vroeger jaren, als men zes maanden op de IJslandvaart wegbleef, ging de vrouw soms in zee. Of als een schipper gebleven was en de zoon te jong om te varen, dan nam de vrouw zolang het gezag van de boot in handen.'*



CARINE (°1966) GROEIT OP in een kinderrijk gezin. Vader werkt bij de luchthavenpolitie en in z'n vrije tijd metselt hij muren waar hij maar kan, want er zijn thuis acht jonge monden te voeden. De Oostendse familie *Ulin* heeft geen 'roots' in de visserij. Toch kiezen twee van Carines broers in hun jonge jaren voor voor het vissersberoep. Het is via hen dat de jonge maagd als vijftienjarige het zilte milieu binnengewaaaid komt. *'Op zondag ging ik al eens mee met moeder om broer Eddy naar het schip te brengen. En hoe gaat dat dan? Ik heb daar Marnix leren kennen. We hebben ons verloofd en ik ben op die manier automatisch in de visserij gerold. We waren nog niet getrouwd of ik hielp al bij het lossen van het schip... en ik ben dat blijven doen tot vandaag de dag.'* Hebben ze daar thuis niet van opgekeken, van die keuze? Carine: *'Ach neen, ik ben altijd al een geval apart geweest. En in het*



vissersmilieu was ik ook meteen ingeburgerd. Je mag ook niet vergeten dat ik toch al twee broers bij de visserij had. Intussen ben ik wel de enige vaste visserijwaarde gebleken, want broers Eddy en Danny zijn inmiddels overgestapt naar de baggerboten. Mijn schoonfamilie heeft me destijds met open armen ontvangen en ook bij mijn ouders hangt heel de benede tot vandaag nog flink aan elkaar. Je ziet wel: dat er niets speciaal te vertellen valt. Ik ben een gewoon meisje.'

Een gewoon meisje

Het trouwfeest van Marnix en Carine is in 1987 doorgegaan, zo leert ons de inscriptie op de trouwring. Sindsdien doet Carine wat elke rederin doet: ze houdt orde in de papierwinkel, ze houdt een oogje op het materiaal op de wal, ze organiseert de thuiskomst van schip en schipper, ze helpt bij het lossen van de vangst...

Enig afwijkend gedrag toont ze in d'r vrije tijd als ze als het land (zeg maar het continent) op haar lowrider van Harley Davidson

doorkruist.

De motoclub speelt overigens een grote rol in het leven van het gezin Verleene. *'Toen we in februari het verlies van de O 369 Koningin der Engelen te verwerken kregen (*), zijn het ook de vrienden uit de motowereld die ervoor gezorgd hebben dat wij de moed erin hielden. Dat ziet er voor buitenstaanders misschien wel erg ruig uit, zo'n bende motorrijders, maar het is een echte broederschap. Ik zou het "motoleven" voor geen geld meer willen missen.'*

Toch een apart geval, die Carine. Dat blijkt nu ook in de aanloop van de tewaterlating van de nieuwe O 369. (**), waarop ze een actieve rol zal spelen. *'Ach weet je... Ik wil er al lang eens bijzijn, op de visserij. Ik heb meer dan eens gevraagd om me aan boord van de O 369 te smokkelen. Maar het mocht niet en het kon niet. Vaartuigen die weken onderweg zijn moeten aparte accomodaties hebben om vrouwen aan boord te laten. Om een lang verhaal kort te maken: er zijn wettelijke en praktische bezwaren. Maar de nieuwe*

Leidinggevende visserin in Frankrijk

Scarlette Le Corre, schipper uit het Franse Guilvenec, is een van de zeldzame vrouwen die er in zee alleen op uit trekt. Maar ze doet nog meer: ze is ook vice-voorzitter van een vissersvereniging en zetelt ook in een aantal overlegorganen.

Scarlette komt uit een vissersgezin. Maar het was daarom niet minder gemakkelijk om de stap

te zetten: de administratie, haar ouders, de andere vissers... zagen een visserin niet meteen zitten. Ze bleef echter aandringen en nu haar kinderen groter geworden zijn, zijn ook de geesten in Frankrijk veranderd. Uiteindelijk ging ook de waterschout overstag en Scarlette slaagde erin haar monsterboekje te krijgen... èn haar eigen boot.



'Ik heb meer dan eens gevraagd om me aan boord van de O 369 te smokkelen. Maar het mocht niet en het kon niet.'

Carine wordt warrelnetvisser... maar wat is dat dan?

OP EEN ENKEL vaartuig na (N 95 *Jonas II*) is de Vlaamse visserij een sleepnetvisserij: hektreilertjes, bordenvissers, boomkorvaartuigen. De nieuwe O 369 *Attila* wordt echter een warrelnetvisser. Daarmee wordt het monopolie dat sinds 1987 in handen was van de Nieuwpoortse *Jonas II* doorbroken.

Warrelnetten worden niet achter het schip gesleept. Ze worden uitgezet in zee, rechtstaand op de bodem. Het is dus een passieve visserij: je jaagt niet achter de vangst aan, maar de vis strikt zichzelf.

De netten die daarbij voor de tongvisserij gebruikt worden zijn een meter hoog en 900 meter lang per set (een combinatie van 3 netten van 300 meter = 900 meter). De warrelnetvissers zetten in optimale omstandigheden vijf dergelijke sets uit op verschillende plaatsen, bij voorkeur rond scheepswrakken. Zodoende plaatsen ze in totaal 4.500 lopende meter staande netten in zee. Die zijn vervaardigd uit spaan '9'. Vissers weten meteen dat de kleine tong door die mazen ontsnapt en dat de grote tong zich daar-

door niet laat strikken. De warrelnetvisserij is dan ook gericht op de middensoorten (van 200 en 350 gram).

Wanneer de *Jonas II*-vissers op tong jagen varen ze om vijf uur 's morgens het zeegat uit. Ze halen dan eerst de netten op die op zee overnacht hebben en zetten deze terug. Vervolgens verwerken ze de nachtvangst. Zo gaat het van set naar set. Tegen de avond doen ze de ronde nog eens over en ze lopen binnen bij valavond.

Wanneer de tongen tijdens het voorjaar naar de kust toekomen en wanneer ze in het najaar weer naar de open zee trekken, is de warrelnetvangst op zijn best. Met andere woorden: wanneer de tong *zwemt*, wordt ze in de netten gestrikt, als ze in de bodem kruipt, vangt een warrelnetvisser merklijk minder dan zijn net-slepende collega's.

Daarom wordt er in die 'tongarme periodes' op gullen gevestigd. Hiervoor worden aparte netten gebruikt (2,5 meter hoog). Ze wordt ook niet omheen scheepswrakken gezet, maar er bovenop. Bij dat soort visserij worden de netten om de drie uur opgehaald, een noodzaak om de gul vers te houden.

bladzijde]. *Je moet het ook allemaal niet overdrijven. Vrouwen halen toch ook een rijbewijs, waarom zouden ze geen brevet kunnen of mogen halen? En aan boord? Ach, ik zal daar zo'n beetje de invaller zijn als iemand van de bemanning eens noodgedwongen of vrijwillig thuisblijft. Neen, maak daar maar een heel klein artikeltje van.'*

Een klein artikeltje

Maar een klein artikeltje wordt het niet, want we hebben nog enkele vragen. Heb je dan geen pak diploma's, brevetten en certificaten nodig om ter visserij te trekken? Carine: 'Wel je hebt ten minste een zogenaamd "certificaat van



Carine: 'Maak er maar een klein artikeltje van.'

bekendheid" nodig. Dat is verre van onoverkomelijk. Je vraagt bij de zeevaartinspectie om het examen te mogen afleggen. Daar kijkt men of je de basisbegrippen van compas, boeien, uitwijkingsmaneuvers... onder de knie hebt en klaar is kees. Ik heb dat examen op 1 oktober afgelegd en jawel... ik ben daar ook meteen geslaagd.'

Laat het duidelijk zijn. De Verleenes zijn volop de nieuwe visserij aan het voorbereiden. Marxix verblijft in Engeland waar hij een oogje in het zeil houdt bij het maken van het schip. Schipper Alain loopt 'stage' aan boord van het Franse warrelnetvaartuig 'Godelieve'. De bevriende zuiderburen wijden hem graag in in de vele geheimen van de staande netjes. Carine bereidt zich voor op hetgeen ongetwijfeld een nieuwe wending aan haar leven zal geven. Ze wordt niet alleen de enige Vlaamse aan boord van een vissersvaartuig. Als alles naar wens verloopt wordt ze tegelijk de eerste Vlaamse visserin van de XXIste eeuw. Carine Ulin, echtgenote Verleene maakt willens nil-lens geschiedenis. Champagne!

Interview Flor Vandekerckhove,
foto's Guido Walters.

(*) Zie HVB III 1998, p. 6-7.
(**) HVB IX 1998, p. 26.

FAILLIET

- OOSTKANT NV, Vismijn 71, Oostende (voorheen: Noordstraat 117, 8434 Middelkerke-Westende), rederij ter zeevisserij, opgericht op 30 juli 1992 (Marcel Neudt, Franky Neudt, Noëlla Coullier). Oostkant NV was tot juli '98 eigenaar van N.126 Skylight, nu eigendom van NV Rederij Westenvind (Marcel Neudt, Evert Hoefnagel, Louwrens Hoefnagel), H. Baelskaai 38, Oostende. De vennootschap werd failliet verklaard op 22 oktober 1998.
- REDERIJ JOHNNY BVBA, Bamburgstraat 23, 8434 Middelkerke, rederij ter zeevisserij (mevr. Simoens, Dirk Coolsaet), eigenaar van de N.141 Don Bosco). De rederij werd failliet verklaard op 28 oktober 1998.
- O.T.N.A. Seafood, Rue Jean Belrière 123 B, 6001 Marcinelle, groothandel in delicatessen en visproducten onder de benaming Caviarland (omzet: 55 miljoen fr.). Failliet verklaard op 12 oktober 1998.

25 jaar APZI

De nieuwe voorzitter van APZI, de promotor van de Zeebrugse havenbelangen, heet Erna Vienne. Zij is tevens manager P&O North Sea Ferries België. Secretaris is Guy Depauw. De kantoren van APZI werden overgebracht naar de 1ste verdieping van het zeestation op de oude havendam. Adres: APZI vzw, Zeestation-kaai 103, Leopold II dam, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 55 27 57. Fax: 050 / 55 14 18. APZI geeft twee tijdschriften uit: Zeebrugge News en Zeebrugge Shipping Bulletin. (jd)

Op 1 november overleed in Diksmuide de Oostendse visgroothandelaar Jean Levecke (° De Panne 5 oktober 1929) op 69-jarige leeftijd. In Oostende was Jean Levecke bekend als eigenaar van de Firma Levecke NV aan de Liefkemorestraat. De onderneming wordt nu geleid door zijn zoon Henri Levecke.

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Maurice - bubbel - Rouzee. Deze oud-visser en RMT-matroos op rust werd in Oostend geboren op 14 juni 1922 en overleed er op 25 oktober 1998.

Maes pleit voor
'Vlaamse visserij'

Volksvertegenwoordiger Jacky Maes heeft in het Vlaams parlement gepleit voor nieuwe beschermingsmaatregelen voor onze vissersvloot. Hij wil dat minstens de helft van de vissers aan boord Vlamingen zijn, een maatregel die de uitverkoop van de Vlaamse vloot moet tegenhouden. Ook wil hij dat bij een volgende fase van de staats-hervorming de hele visserijbevoegdheid onder de Vlaamse regering valt.

Een en ander stond te lezen in een persmededeling van Maes onder de titel 'Vlaamse vissers voor Vlaamse vissersboten', een titel die ons onwillekeurig doet denken aan de leuze van een concurrerende partij van de SP van Maes.

20 jaar vrienden visserijmuseum

In Oostduinkerke vieren ze feest. Naar aanleiding van het twintigjarige bestaan van de vereniging 'Vrienden van het Visserijmuseum van Oostduinkerke' werd een bundel tekstjes uitgegeven waarin aan de beginjaren van de club herinnerd wordt. We treffen er bijdragen in aan van Jacques Beun, Roger Cornette, Marcel Cloet, Willem Lanszweert, Jan Loones, Rudy Siffer, Jef Verbanck en Marcel Vermoote.

Kwaie loodsen

De loodsen van de ACOD schreven een boe brief naar de West-Vlaamse gouverneur Breyne. Ze verzetten zich daarin tegen de manier waarop het loodswezen gemoderniseerd wordt. Vooral het 'loodsen van op afstand' wordt in het document op de korrel genomen. De critiek is meteen een pleidooi voor een openbare dienstverlening 'die niet mag onderworpen worden aan de wetten van de markt.' De loodsen verzetten zich tegen 'regeringsplannen die de concurrentiepositie met andere Europese havens verkiest boven kwaliteit en veiligheid.'

Richt aalmoezenier steunfonds op?

Uit persberichten vernamen we dat visserijaalmoezenier Dirk Demaeght een hulpfonds opricht om noodlijdende vissers te steunen. Zodra we dit vernamen stuurden we de aalmoezenier een fax waarin we ter publicatie het rekeningnummer

Volgende maand
in HVB

Interview met
Hubert Deman,
visser op rust

Jul De Vocht werkt gestaag verder om de mondelinge geschiedenis van de oostkustvisserij vast te leggen. Volgende maand publiceren we zijn interview met Hubert Deman.

De oud-schipper heeft het daarin trouwens niet alleen over het verleden. Ook zijn nieuwe passie komt uitgebreid aan bod. (foto gw)

vroegen. Ook stelden we enige bijkomende vragen over de werking van het fonds. Bij het ter perse gaan mochten we evenwel nog geen antwoord ontvangen. We hopen u hoe dan ook in volgend nummer een bijdrage over het eventuele bestaan van dit fonds te kunnen bezorgen.

Nieuwe havenkapitein in
Zeebrugge

Kapitein Jean-Paul Van Laere werd de nieuwe havenkapitein bij het havenbestuur van Zeebrugge. Hij werkte vroeger bij de rederij Sealanes, de Regie voor Maritiem Transport en bij Sally Holyman. (jd)

De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

(Wat voorafging: We hebben het milieu rond het slachthuis leren kennen en enkele personages: schipper Robbe, de vleeskeurder Jaak, textielhandelaar De Coninck, Jan... Vandaag komen we te weten wat Dolf, zoon van Robbe, over zijn vader denkt.)

DOLF, ZOON VAN schipper Robbe, kent zijn vader maar al te goed. De tijd dat diens verhalen nog indruk op hem maakten heeft hij al lang achter zich gelaten. Dolf heeft het allemaal wel al honderd keer gehoord. En gezien. Naarmate hij opgroeide leerde hij zodoende het onderscheid kennen tussen woord en daad, tussen hetgeen mensen zeggen wat ze zijn en hetgeen daarvan te zien is, tussen dat wat ze denken en het weinige dat daarvan tastbaar wordt. Daarbij komt dat Dolf op een leeftijd gekomen is dat hij Robbe van het voetstuk kan halen waarop kleine kinderen hun vader nu eenmaal zetten. Nu weet hij het en hij weet het goed: Robbe is een mens met een te groot zelfbeeld, een man die in verhouding tot dat beeld te weinig gerealiseerd heeft. En die de schuld daarvoor bij anderen legt; bij de politici, bij zijn echtgenote, bij het lot, het weer, de tijdgeest, bij zijn schoonfamilie, bij de maatschappij, de rijken, de groenen, de roeien, bij de jeugd in het algemeen en z'n kind in het bijzonder. Robbe heeft de bloeitijd van de Vlaamse ijslandvisserij nog gekend. Is er vandaag nog steeds niet over uitgepraat. De Vlaamse ijslandvisserij, dat is de tijd dat Robbe jong was en alles bijgevolg nog mogelijk leek. Dagelijks heeft hij het er nog over, over de periode van de visbakken, grote schepen waren het toen, grote tijden ook, grote vangsten en grote dromen. En het is allemaal voorbij. Er rest alleen nog maar een grote muil. En geef er ons nog eentje.

Met de IJslandvisserij verdween tegelijk Robbes jeugd. Toen de visgebieden rond IJsland leeg geraakten, moesten de Vlaamse vissers er steeds verder vanaf blijven. Ze werden een stuk in zee teruggeworpen. De wereld werd een heel stuk kleiner. Robbe moest dichterbij huis vissen. Een tegennatuurlijke gang van zaken was het. Een mens moet groeien; horizonten moeten verder komen te liggen, niet dichterbij. Toen ook de dichterbij gelegen zeeën leeg geraakten sloeg Robbe in paniek. Hij deed wat hij nooit had mogen doen. In een poging te redenen wat niet te redden viel, kocht hij het laatste Vlaamse kustvissersvaartuigje dat nog in de vaart was.

Zijn visserscarrière eindigt hij nu op een aftands schip dat hij zich in complete dronkenschap heeft laten aansmeren, waar geen zee mee te bezeilen en geen eer mee te halen valt. Robbes leeftijdgenoten in de visserij hebben al lang afgehaakt of hebben het gemaakt en genieten nu van hun centen. Tegelijk ziet Robbe naast zich moderne kotters uitvaren, bemand door jonge mannen - snotneuzen - die hun villa aan het afbetalen zijn. Vissers die god-weet-hoe aan hun trekken komen.

Met zijn moeder Johanna leeft Dolf in de armenwijk. Schipper Robbe zelf woont er niet echt. Nu en dan komt hij uit zee aangerold om de inboedel kort en klein te slaan. Waarna hij weer het zeegat intrekt. Het huisje erfde zij van d'r ouders. Een plaatsje voor, eentje achter, twee kamertjes boven, en schijten moet je buiten doen in een wc dat heel centraal staat voor twaalf woninkjes, allemaal bewoond door dronkaards, sletten en ander goor volk; meer dan twintig brakkers voor één wc, plank met deksel, gat in de grond. Een wijk waar de kanslozen elkaar opzoeken. Dat het nog bestaat, daar heeft haast niemand weet van. (Verdoken ar-

IV

moede, de naam bestaat niet voor niets.) De woonwijk die aan de slachthuisconomie kleefte werd door de urbanisatoren destijds, toen er nog geld was voor zo'n dingen, gewoon vergeten. Negentiende eeuwse woontoestanden zijn het daar naast het slachthuis dat succesvol de sprong naar de eenentwintigste eeuw gemaakt heeft. Het lijkt er in de armenwijk wel op dat de twintigste eeuw nooit bestaan heeft. Onderzoekers zullen daar geen sociaaldemocratische sporen in aantreffen.

En hoe het Johanna stilaan maar zeker allemaal teveel wordt. (*'k Ben acht! Of tien, ik weet het niet, maar ik ben jong, zeer jong. En mijn moeder... die staat opeens met grote ogen te kijken. Dat wil zeggen: eerst staat ze daar gewoon te kijken... maar later... dan... paf! ... toen... grote ogen. Doet haar schort uit. Ik schrik ervan. Doet ze nooit. Midden in een vraag van mij... ik ben nog jong en wil alles weten... doet ze haar schort uit. Ik ben juist bezig over... Ik wil weten of... Ze doet haar schort uit en loopt weg, ze vlucht het huis uit en ze is weg.'*) Dolf kan het verhaal regelmatig kwijt aan zijn nicht Machteld, die nauwelijks een jaartje ouder is dan hij; de vertrouweling waarmee hij opgroeit. Want telkens Robbe uit zee komt, verdwijnen Johanna en Dolf uit het armtierige huisje en trekken veiligheidshalve voor een tijdje in bij oom Willem en diens dochter; een schuiloord tot wanneer de orkaan Robbe voorbijgeraast is. Wellicht redden de gesprekken die Dolf met Machteld voert hem van de gekte waarin Johanna, zo meent Dolf, terecht gekomen is. (*'En dan komt ze terug, nog geen kwartier later staat ze daar weer, samen met pastoor Flotte.'*) Willem, broer van Robbe en matroos op diens kustvissersvaartuigje, luistert al lang niet meer naar het telkens terugkomende verhaal. Terwijl Dolf Machteld laat delen in de wreedheden die hij als kind meegemaakt heeft, zit Willem erbij als een gebroken man. Hij is moe van vissen, moe vooral van de mokerslagen die het leven uitdeelt.

(*'Ze heeft godverdomme de zwartrok... En dan beginnen de vragen. Hij vraagt me uit. Of ik weet waar mijn vader is. Vragen, antwoorden, vragen. Of ik weet wat mijn vader is? Moeilijk voor een klein kind. Machtig man is hij, de pastoor. Weet een boel slimmigheden te bedenken. Om mij te laten antwoorden op vragen die ik niet begrijp. Probeer me in de hoek te drummen. Met zijn vragen. Een zeikerd is het en een slijmerd, maar sluw en slim. Maakt er een gezelschapsspelletje van. Katjemien, katjeweerde. Vragen. Hoort me uit... Dat ik nooit moet geloven wat de andere mensen zeggen...')*

Hoe verwarrend het verhaal van Dolf ook is, hoe stuntelig hij het ook mag brengen, in horten en stoten, in stukken die weer andere delen moeten toedekken, Machteld begrijpt het wel. Zij is immers familie, zij is deel van de loodzware banden die deze klik bijeenhoudt. En zoals Dolf hoopt ze er ooit aan te ontsnappen aan die familie. (*'En hij blijft maar komen. Elke week is hij daar gezet. Elke week minstens één keer... En meer. Begint steeds verder te gaan. Te ver! Op de duur woont hij zo'n een beetje bij ons in. Fiets op het koertje en baf! En dat gaat maar door en door en*



door. Brengt boekjes mee... Heiligenlevens. En ik lees die dingen... Allemaal... Schuld van mijn vader. Nooit thuis. En mijn moeder bezwijkt onder haar ziekte, onder 's mans woorden en onder zijn tralala. Ze geeft toe aan een wulps heilige der heiligen. Neuken met een paster, dat kan geen zonde zijn of misschien wel, misschien wel de allergrootste en de allerprettigste. Schuld van mijn vader. Altijd weg. Ze trekt haar rokken op en de pastoor de zijne.)

Zo groeit Dolf op. De pastoor neukt de radeloos wordende Johanna terwijl de jonge Dolf over Theresa van Avilla leest en over het leven van Sinte Cecilia, boekjes die de pastoor hem ter lering en ter afleiding geeft.

Moeder Johanna heeft haar oprukkende radeloosheid vorm kunnen geven in een verhouding met de pastoor. Ze had altijd al gehouden van de sfeer in kerken. De halfnaakte Christus aan z'n kruis. Wierook. Mystiek is altijd al belangrijk voor haar geweest.

De verhouding tussen Johanna en Flotte houdt stand (ze noemt de pastoor inmiddels bij z'n voornaam, Pierre). En Robbe? Die weet nergens van. Die zit te zuipen in de kroegen naast het slachthuis. ('Te zuipen en te zeiken. Kwam vroeger terug uit IJsland. En zoop zijn hele geld op. In één ruk. Zuipt vandaag trouwens nog altijd vlugger dan ik kan tellen. En dat op zijn leeftijd! Nadat het met de ijslandvisserij afgelopen was, kreeg hij kortere vaarten. Kwam nog vaker ladderzat thuis. Met twee taxi's. Twee! Eén voor zijn zatte lijf en één voor zijn schip-perspet. Grote pret. Heel onze straat staat buiten. Keer op keer. Geweldig., dat vin-

den ze geweldig, die klootzakken... Twee taxi's. Wat een kerel, wat een man. Bekend verhaal. Wordt verteld tot ver in het binnenland.') En de jonge Dolf wordt in z'n puberteit geil van die heilige vrouwen die op die boekjes getekend staan en nog meer van het gedoe daarboven, terwijl de pastoor geil wordt van zijn moeder die voor die kleine ook al een heilige is. Was. Machteld is het luisterend oor. Zij is het die Dolf van de waanzin redt. Tegelijk leiden — wijden — zijn verhalen haar in, in de eigenaardige wereld van hormonen en wellust, de wereld van volwassen mensen die weldra de hare zal zijn. Er is meer. Doorheen de gesprekken van de twee jonge mensen groeit ook één grote idee die zij delen. Zij Willen Weg! Ze willen weg uit een wereld die gesteund wordt door balken die kraken onder het gewicht van de mensen die hen voorgaan zijn. Het is rottend hout dat ze rieken.

'Het is weer van dat', zegt Dolf als Johanna en hij die dag Willems huisje opzoeken. 'Ik weet het', zegt Machteld, 'ik weet het.' Haar woorden kwetsen Dolf. Is het ongeduld, dat hij bij haar vermoedt? Is het afwijzing? Machteld vraagt hem meteen een afscheidszoen. Het ziet ernaar uit dat hij zijn ding vandaag alleen zal moeten verwerken. Ze haast zich de jongste tijd steeds vlugger het huis uit, zo valt het Dolf ook nu weer op.

Ze is in de levensfase gekomen waarin kinderen-bondgenoten desondanks hun

eigen weg gaan. Het maakt Dolf triestig, maar hij weet niet hoe hij het kan tegenhouden. Anders dan Dolf heeft Machteld zich ontwikkeld tot een bezige bij, een kind met ambities. Maakt haar middelbaar onderwijs af. Wil dokter worden. Wil per se, maar waarom toch, zo vraagt de jongen zich af, een accentloos Nederlands spreken. Speelt rolletjes in het liefhebberstoneel. Is een trouw lid van de filmclub geworden. Allemaal vluchtwegen om uit d'r milieu te ontsnappen.

Bij Dolf ligt dat anders: hij wil wel weg, maar weet niet hoe hij het voor elkaar kan krijgen. Heeft het enkele jaren geleden in de wielrennerij geprobeerd, maar moest daar al vlug afhaken omdat er geen geld was om de jongen te prepareren. Kunstbloed, groeihormonen, dehydrotestosteron en antidepressiva... het kost allemaal verschrikkelijk veel geld, ook bij de nieuwelingen. Toen Robbe dus zag dat iedereen zijn zoon voorbij reed, smet hij diens fiets in 't water en maakte een einde aan de enige uitweg die Dolf voor ogen stond. Sindsdien maakt de jongen niets meer af, zijn studies aan de visserij-school nog het allerminst. Dolf heeft nu al zijn hoop op Machteld gezet. Dat ze hem vandaag verweesd achterlaat belet niet dat hij heimelijk blijft verlangen naar de dag dat zij hem meeneemt. Zijn triestheid wordt zoeter door de hoop dat hij uiteindelijk zal delen in de eigen wereld die ze momenteel aan het uitbouwen is.

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

Op zoek naar een origineel geschenk?

Een heel jaar lang HVB cadeau!

Cadeautjes! Ach, iedere jaar is het weer een kwelling. Wat moeten we nu weer bedenken?

Wat dacht u van een jaarabonnement op HVB?

Ongetwijfeld kent u iemand die het leuk vindt om twaalf maanden na elkaar HVB thuisbezorgd te krijgen.

En u, de schenker, valt ook in de prijzen. Wij geven u op onze beurt een cadeau. U ontvangt van ons helemaal gratis het boek 'Mens en visserijbedrijf in Kongo (1900-1960)' van Leon Inghelbrecht.

En wat uw cadeau betreft: u betaalt voorlopig niets. U wacht tot u van ons een factuur toegestuurd krijgt (1200 BEF voor België, voor andere landen vindt u de betalingsvoorwaarden onder het colofon dat op pag. 3 staat).

Nog voor Nieuwjaar gaat het eerste nummer van het cadeau-abonnement op de post en tijdens de nieuwjaarsdagen kan de persoon die u als begunstigde aangeduid hebt al genieten van het prachtige geschenk dat hzj van u kreeg.

BON voor HVB cadeau-abonnement

mijn naam:

straat & nr.:

postcode:

gemeente:

(desgevallend) BTW-nr.....

Ik schenk het abonnement aan:

naam.....

voornaam.....

straat en nummer.....

postcode.....

gemeente.....

Knip deze bon uit en stuur hem naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Faxen kan ook op nr 059 / 32 55 59.