

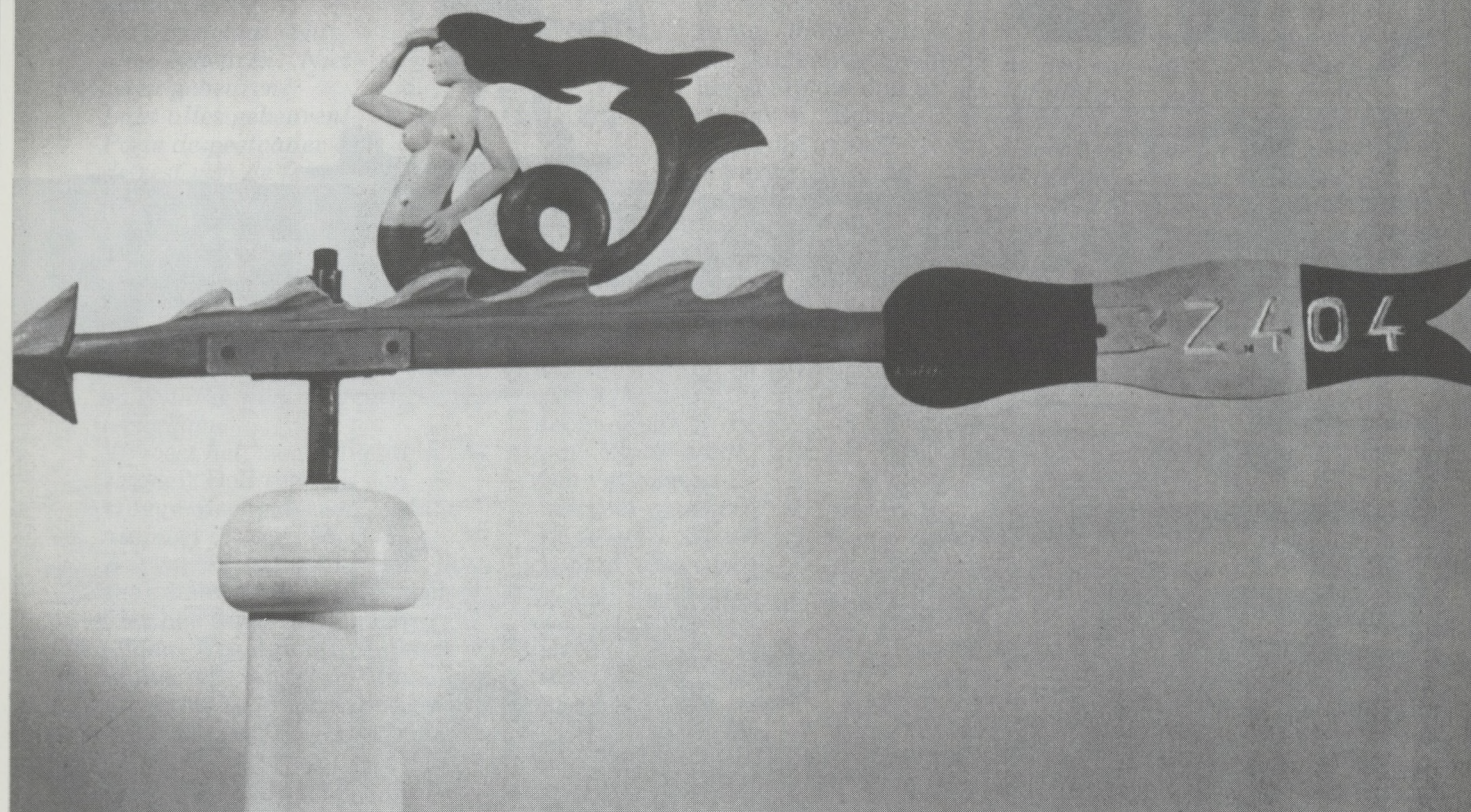


**HET TEKORT  
AAN VISSERS  
EEN REVOLUTIONAIR  
VOORSTEL**

**SCHEEPSDOOP  
O 369 ATILA  
ZEEBRUGGE  
VIERT AANVOERDERS**

**NIEUWE WET WIL  
*ureemdgaande*  
VAARTUIGEN WEER  
NAAR HIER HALEN:  
LUKT DAT?  
LUKT DAT NIET?**

Een zemeermin als windwijzer, afkomstig van het motorvissersschip Z 404 'Laura-Camiel-Anne'  
(Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen).



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

## HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine  
van de zee

Losse nummers 100 bef

### Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters en

Flor Vandekerckhove

MEDEWERKERS: André Baert, Fernand

Boone, Robert Coelus, Walter

Debrock (†), Juul De Vocht, De Zet-

duivel, Philippe Godfroid, Norbert

Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank

Neyts, Jef Klausling, Willem Lans-

zweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Annie Vanhee (tekeningen),

Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido

Walters.

VERANTWOORDELIJKE

UITGEVER: Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en alle 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 schrift-  
telijke 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

## 'De jeugd van heden is om zeep'



ER ZIJN OMZEGGENS geen kandidaat-vissers meer. Stel je voor: we vinden geen *werkvolk* meer voor de bestbetaalde stiel van 't land!

Ach, wat is er toch aan de hand met de jongeren? Ze willen niet

meer werken mijnheer! Weet je wat hen interesseert?

Drugs! En dat zijn dan nog de goeie! Die van mij mijnheer, die is gewoon nergens in geïnteresseerd. Werken? Holala! Denkt dat de boterkoeken aan de bomen groeien. Dat hangt daar hele dagen voor de televisie! De jeugd van heden? Die is om zeep mijnheer!

Vreemd is het hoe ik vandaag over 'de-jeugd-van-heden' weer alle gemeenplaatsen hoor vertellen die ook wij in langvervlogen dagen veelvuldig hebben moeten aanhoren. Ook mijn generatie was, zo werd ons destijds grondig ingeprent, niet alleen hopeloos lui, maar daarenboven ook nog eens 'bedorven'. Onze vaders daarentegen... in hùn tijd... En naargelang het beroep dat ze uitoefenden hadden zij toen al verschillende IJslandreizen, mèt talrijke schipbreuken, achter de rug; als ze al niet dagelijks vanuit Heist tevoet — blootvoets als het moest! — over *de schreve* getrokken waren om daar in Frankrijk te *leven en sterven in den ast*; waarna ze uitgebreid over de oorlog begonnen te vertellen.

Het heeft lang geduurd vooraleer ik ingezien heb wat de bedoeling was van al dat geklaag, ook omdat onze ouders hun argumenten destijds met een geheimzinnige, maar daarom niet minder efficiënte, beeldspraak aandikten: LUIHEID IS HET OORKUSSEN DES DUIVELS! (Wellicht is daar de basis gelegd voor de slaapproblemen waar ik tot vandaag mee worstel: je zult daar maar in slaap vallen op zo'n oorkussen, weetjewel.)

Ouder wordend kon ik evenwel constateren hoe ook de volgende generaties door hun opvoeders steevast voor luieriken uitgescholden werden. En omdat ik (lui als ik ben) veel tijd *verdaan* heb met boekskens lezen, heb ik ook kunnen vernemen hoe de generaties vóór ons door hùn opvoeders het etiket 'lui' opgeplakt kregen.

Al dat geklaag over de-jeugd-van-heden blijkt alles te maken te hebben met een disciplineringsproces. Ouders hebben nu eenmaal de plicht om van jonge, gelukkig spelende mensen hardwerkende arbeidskrachten te maken die de rest van hun dagen in het zweet huns aanschijs slijten. Want, hoe eigenaardig het u, hardwerkende lezer, ook mag lijken: geen enkele jongere monstert aan omdat hij uitkijkt naar een stralende visserscarrière die hem de komende dertig jaar onafgebroken de zee opstuurt. Zo'n jonge kerel wordt niet gedreven door de factor arbeid, maar door lust, ongedurigheid, feest, toevalligheden, begeerten en gewelddadigheden... Maar als al die volwassenen lang genoeg doorgaan met klagen over zijn buitensporig luie gedrag begint zo'n gast uiteindelijk toch een beetje te werken ('om van dat gezaag af te zijn') en voor hij het goed beseft kan hij er niet meer mee ophouden omdat hij nog twintig jaar lang een huis af te betalen heeft. Of omdat dit nog het enige is waar hij goed in is. Of omdat hij vader geworden is van zo'n stel snotneuzen waarmee je geen donder kunt beginnen. Dan hoor je zo'n verse vader over zijn kroost gegarandeerd klagen: 'Ach, ze zijn zo lui mijnheer.'

Flor Vandekerckhove

## Urker bouwt nieuwe Z.575

De O.575 *Boreas* van Robert Goudsmit (NV Roma) is aangekocht door de Rederij De Toekomst BVBA uit Zeebrugge. De in '66 gebouwde en gewezen Z.575 *Polaris*, Z.575 *Zeemeeuw* en N.575 *Sandra* zal uit de vloot verdwijnen.

De nieuwe Z.575 wordt een vaartuig van circa 23 meter dat maximaal 98 GT mag meten. Het wordt gebouwd door de scheepswerf Van der Werff & Visser uit het Friese Irsum voor rekening van de Urker visser Berti Hakvoort. De Nederlandse visser vaart momenteel op de Z.201 *Linquenda* van de familie Korf. De bouw zou reeds deze maand starten en in november klaar zijn.

## Z.198 Kees Korf in de vaart

Enkele weken geleden kwam een nieuw Belgisch vaartuig in de vaart. De Z.198 *Kees Korf* is een groot boomkorvaartuig van 37 meter van de Rederij Noordpas NV uit Zeebrugge (familie Korf). Het casco is van Poolse makelij en afgebouwd bij Van der Werff & Visser in Irsum. Het vaartuig beschikt over een op 950 pk afgestelde twaalfcilinder van Caterpillar en een tientrommelige vislier van Luyt, goed voor duizend meter kabel van 28 mm. Marelec uit Nieuwpoort leverde het trekkrachtbeveiligingssysteem.

## Z.526 Vaya Con Dios op komst

In Polen is het casco voor de nieuwe Z.526 *Vaya Con Dios* te water gelaten. De romp is 36 meter lang. Het is opnieuw de Friese werf Van der Werff & Visser die voor de afwerking tekent. Opdrachtgever is de BVBA De Flamingo (Luyckx) uit Zeebrugge.

## O.427 Marjon werd TH.11

Zeevisserijbedrijf J.C. Bout, eigenaar van verschillende vaartuigen uit Tholen, heeft de O.427 *Marjon* overgenomen en vernummerd tot TH.11 Marjon. Het kustvaartuig (bouwjaar 1986, 300 pk) van de Rederij Lumar uit De Haan was eind vorig jaar voorwerp van verschillende eigenaarswissels. In augustus kwam het in handen van Scheepswerf Degraeve om een week later bij Rederij Brandon Star terecht te komen. In september werd het eigendomsrecht (en motorvermogen) dan weer gedeeld door Rederij Brandon Star, Rederij Veerman en de NV Shannon om eind september geschrapt te worden uit het vlootregister.

**Container nodig?**  
**Bel 059 / 51 44 66**

*hulde!*

ZEEBRUGGE

# ZV huldigt trouwste aanvoerders

**HET IS EEN JAARLIJKSE gewoonte geworden dat de trouwste aanvoerders van de Zeebrugse vismijn tijdens de carnavalweek gehuldigd worden. Dat gebeurde opnieuw met een natje en een droogje in het cafetaria van de vismijn.**

**AUCTION MANAGER JOHAN Van De Steene trad op als gastheer voor de ZV. Hij maakte zich sterk dat de visveiling de resultaten van vorig jaar kan evenaren. 'Onze doelstelling voor dit jaar is een optimale benutting van onze up to date software waarover onze nieuwe veilzaal nu beschikt. Momenteel maken reeds zeven afstandkopers uit Boulogne en Lorient gebruik van onze nieuwe technieken. Straks komt daar nog een koper uit Grimsby bij.'**

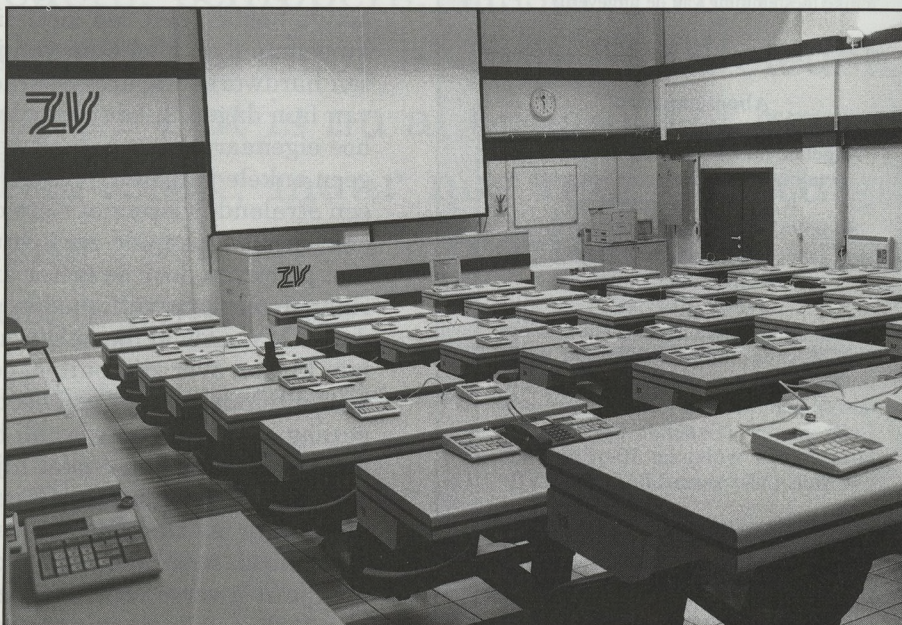
Bedrijfsleider Van De Steene voegde er meteen aan toe dat de 'blinde kopers' een kwaliteitsgarantie, vermeld op het scherm, eisen. Om de kwaliteitsnormen vast te leggen wordt gerekend op de medewerking van de Rederscentrale en de andere Vlaamse visveilingen. De ZV-directie verheugt zich al-

vast in een goede start van het nieuwe jaar. Na anderhalve maand lag de aanvoer al op 1.600.000 kg vis, 300.000 kg meer (+ 8 %) dan vorig jaar. De omzet (in geld) bleef evenwel op dezelfde hoogte steken.

## Laureaten

Johan Van De Steene maakte dan ook de namen van de verdienstelijkste reders en hun bemanningen bekend. Daarmee worden de trouwste aanvoerders van de ZV bedoeld. Als blijk van waardering werden ze met een herinneringschaal bedacht. Vorig jaar werden de hoogste besommingen in Zeebrugge gemaakt door volgende vaartuigen:

- Z.122 *Noordster* van de gelijknamige rederij van de familie *Vlietinck* was de laureaat bij de Eurokotters met een aanvoer van 120 ton vis en een besomming in Zeebrugge van 17,1 miljoen frank.
- Z.483 *Carolina* van Rederij



**De nieuwe veilzaal en de uitgebouwde software moet de komende jaren meer kopers naar Zeebrugge brengen. (foto gw)**

Nathalie (familie *Vlietinck*) scoorde best in de categorie vaartuigen van 301 pk tot 200 bt met een aanvoer van 390 ton vis voor een totale besomming van 44,6 miljoen frank.

□ Z.98 *Op Hoop van Zegen*, van Rederij *Seabird (Urbain Wentein)* boekte onder zijn nieuwe eigenaar opnieuw een topbesomming van 64,5 miljoen frank voor een aanvoer van 437 ton vis.

□ O.206 *Krisjean-Henson* van Rederij *Deckmyn en Lambrecht (Jean-Pierre Goossens)* besomde best als kreefteputter. De plankenvisser voerde 109 ton vis aan in Zeebrugge, goed voor een besomming van 16,1 miljoen frank.

□ Z.582 *Assanat* van Rederij *Ver-sluis-Vantroye* was sowieso het beste garnaalvaartuig. De laatste Zeebrugse garnaalvisser voerde 31,2 ton aan en besomde net geen vijf miljoen.

# quintiens

n.v.

*Electrical Intervention Team*

## SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

installatie / herstelling / onderhoud  
electrische- en elektronische  
schakelborden  
overhaal en herwikkelen van motoren

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

De prijs voor 'beste aanvoerder' ging opnieuw naar de reder en bemanning van de Z.47 *De Louise Marie* van Rederij *Saturnus* (familie *Neyts*). De grote boomkorteiler landde 466 ton aan en besomde 59,7 miljoen frank.

De grootste stijger was vorig jaar de Z.59 *Gudrun* van Rederij Zee-

mansblik (families *Utterwulghe* en *Dewagenaere*). De aanvoer van 360 ton vis leverde een Zeebrugse besomming op van 58,5 miljoen frank, twintig miljoen frank meer dan vorig jaar. (gw)

**De aanwezige verdienstelijke reders en bemanningen verzameld in de nieuwe veilzaal. (foto gw)**



# Zeebrugge vergroot marktaandeel

**VAN ALLE VIS die Belgische beroepsvissers hier aan wal brengen belandt er verhoudingsgewijs steeds meer in de Zeebrugge vismijn.**

De cijfers tonen ons dat de aanvoer van Belgische vissersvaartuigen ook in Zeebrugge daalt. Maar ze doet dit minder snel in Zeebrugge dan in het geheel van de Vlaamse vismijnen. Daardoor komt het dat van de totale aanvoer nu bijna tweederden (65 %) in Zeebrugge aangeland wordt. In '90 was dat nog net geen 57 procent. Het marktaandeel van Zeebrugge nam in de jaren negentig dus toe met 8 procent.

Ook inzake besomming wint Zeebrugge voortdurend aan belang. Vorig jaar werd meer dan tweederden van de omzet in de Belgische visafslagen gerealiseerd in Zeebrugge. In beide gevallen geschiedt de terreinwinst vooral ten nadele van Oostende.

We willen nogmaals opmerken dat

de cijfers verschillen met deze die door de directie van de ZV verspreid worden. De ZV sloot vorig jaar af met een totale omzet van 1,8 miljard frank, de verkoopsopbrengst van circa 14.000 ton vis. Deze cijfers zijn gebaseerd op alle veilactiviteiten bij de ZV. Dus ook van vis aangevoerd door enkele buitenlandse vaartuigen en vis die door derden op de markt werd gezet.

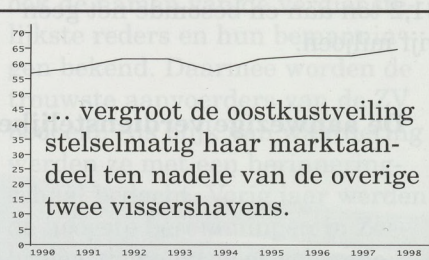
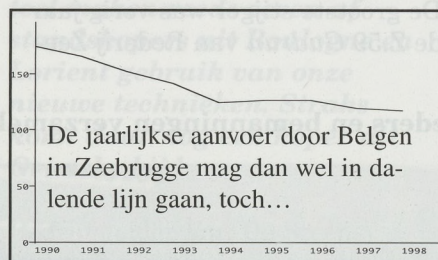
In bijgaande tabel geven wij enkele de cijfer van de aanvoer en besomming door eigen vaartuigen. In de tweede kolom staat het procentuele aandeel van Zeebrugge ten opzichte van de totale aanvoer en besomming in de drie kustvismijnen. (gw)

## Aanvoer ZV

1998	11.797 ton	65,0 %
1997	12.089 ton	62,6 %
1996	12.697 ton	62,9 %
1995	12.684 ton	61,8 %
1994	12.461 ton	58,3 %
1993	14.233 ton	62,2 %
1992	15.269 ton	61,9 %
1991	16.553 ton	58,7 %
1990	17.464 ton	56,8 %

## Besomming ZV

1998	1.682 m. fr.	67,3 %
1997	1.799 m. fr.	65,6 %
1996	1.598 m. fr.	64,1 %
1995	1.318 m. fr.	62,1 %
1994	1.333 m. fr.	59,6 %
1993	1.434 m. fr.	62,7 %
1992	1.523 m. fr.	64,0 %
1991	1.808 m. fr.	60,7 %
1990	1.759 m. fr.	59,1 %



VOOR EEN EFFICIËNTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN

## CV HULP IN NOOD

**ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN**

**H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE**

**TEL. (059) 32 16 89 FAX (059) 32 26 17**

**GSM (0477) 42 55 68 (24u op 24u bereikbaar)**

**VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE**

**WIJ BEMIDDELEN BIJ EEN EERSTE KLAS P&I CLUB VOOR DEKKING MET O.A. WAARBORGEN TOT US\$ 500.000.000 VOOR**

**1. LICHAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN**

**2. POLLUTIESCHADE**

**IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)**

VOOR

**BRAND - AUTO - ARBEIDSONGEVALLEN - PERSOONLIJKE ONGEVALLLEN - HOSPITALISATIE - BA GEZIN (FAMILIALE) - BA UITBATING - YACHTING EN PLEZIERVAART - RECHTSBIJSTAND - REISBIJSTAND - ENZ.**

# Aanvoer sterkst afgenomen in Oostende

Onderstaande tabel toont de verschuiving van het marktaandeel van Oostende naar Zeebrugge aan. De veranderingen zijn spectaculair. Het aandeel van Oostende is in minder dan 25 jaar immers gehalveerd. Des te erger voor Oostende is dat de hoeveelheden aangevoerde vis overall sterk afgenomen zijn. De positie van het kleine Nieuwpoort ten opzichte van haar twee grote concurrenten is min of meer stabiel gebleven. (gw)

## Aanvoer

	Zeeb.	Oost.	Nieuwp.
1998	65,0 %	30,6 %	4,4 %
1997	62,6 %	33,2 %	4,3 %
1996	62,9 %	33,1 %	4,0 %
1995	61,8 %	34,2 %	3,9 %
1994	58,3 %	36,6 %	5,1 %
1993	62,2 %	33,4 %	4,4 %
1992	61,9 %	33,3 %	4,8 %
1991	58,7 %	36,9 %	4,3 %
1990	56,8 %	38,2 %	5,1 %
1985	49,9 %	46,5 %	3,6 %
1980	43,6 %	49,1 %	7,2 %
1975	34,8 %	61,0 %	4,1 %

## Besomming

	Zeeb.	Oost.	Nieuwp.
1998	67,3 %	28,5 %	4,2 %
1997	65,6 %	30,2 %	4,2 %
1996	64,1 %	31,7 %	4,3 %
1995	62,1 %	33,4 %	4,5 %
1994	59,6 %	35,9 %	4,5 %
1993	62,7 %	32,2 %	5,1 %
1992	64,0 %	31,1 %	4,9 %
1991	60,7 %	34,9 %	4,4 %
1990	59,1 %	35,8 %	5,1 %
1985	58,1 %	38,0 %	4,0 %
1980	54,1 %	39,2 %	6,2 %
1975	48,3 %	47,4 %	4,1 %

Sinds 1975 is de aanvoer van vis in onze vismijnen fel geslonken. Oostende werd daarbij het sterkst getroffen. Dat is voor een groot stuk te verklaren door de teloorgang van de IJslandvisserij die in 1975 circa 6.000 ton vertegenwoordigde; dat is nota bene méér dan de totale visaanvoer die in 1998 in Oostende aan land gezet werd! Ook van het wegvallen van de haringaanvoer (ca 2.400 ton in '75) was Oostende het grootste slachtoffer. Zeebrugge ondervond van die evolutie veel minder nadeel. In Nieuwpoort is in die vijftienvintig jaar gewoon een kaalslag van vaartuigen gebeurd. De Nieuwpoortse vissersvloot, nog 36 vaartuigen sterk in '75, is meer dan gehalveerd. Slechts 15 vaartuigen verkochten vorig jaar regelmatig in de westkusthaven. (gw)

## Goed? Slecht?

Bij het opmaken van ons vorig nummer beschikten we nog niet over de officiële aanvoer- en besommingscijfers van vorig jaar. Ze worden immers pas vrijgegeven als de minister de cijfers goedgekeurd heeft. Dat gebeurde pas half februari.

Een gedetailleerd onderzoek van die cijfers leert ons dat de besomming van tong goed is voor 45,1 procent van de omzet van de Oostendse vismijn, in Zeebrugge is dat 46,6 procent en in Nieuwpoort zelfs 59,4 procent.

Het visserijjaar kan als volgt samengevat worden:

- ☒ Oostende kende een **aanvoerdaling** van 849 ton (- 13,3 %) en een **daling** van de besomming van 828 miljoen frank (- 14,1 %).
- ☒ In Zeebrugge was er een **daling** van 292 ton (- 2,4 %) en een **daling** van de aanvoer-

waarde van 1.799 miljoen frank (- 6,5 %).

☒ Nieuwpoort zag een **daling** van de aanvoer van 31 ton (- 3,8 %) en een **daling** van de omzet van 9 miljoen (- 7,5 %)

☒ De totale aanvoer **daalde** met 1.173 ton (- 6,1 %) en de totale besomming **daalde** met 242 miljoen (- 8,8 %).

Het valt dan ook te begrijpen dat in De Financieel-Economische Tijd van vrijdag 19 februari staat: *'De Belgische zeevisserij heeft opnieuw een slecht jaar achter de rug.'*

Voorzitter Schitz denkt er in het informatieblad Rederscentrale (februarinummer) evenwel anders over: *'Alle kwakfels die de laatste tijd de lucht werden ingestuurd ten spijt, de cijfers zijn wat ze zijn, de resultaten van de aanvoersector voor 1998 zijn over het algemeen goed. Met één uitzondering echter. De resultaten van de kustvloot zijn niet goed.'* (gw)

## Tarbot van 5.000 fr per kilogram



Ter gelegenheid van de eerste verkoop van de gerenoveerde O.89 Sandra werd voor het peterschap een tarbot van 6 kg per opbod te koop gesteld. Verschillende vishandelaars boden tegen elkaar op waardoor de inzetprijs van 750 frank snel klom. Op de 5.000 frank van de Oostendse visgroothandelaar André Gryson volgde geen hoger bod meer. De mooie tarbot leverde uiteindelijk 30.000 frank op.

De aanvoer van de eerste reis kwam uit de Noordzee en de Ierse Zee en belandde per koeltransport in Oostende. De vangst bestond uit 3.200 kg tong en 200 kisten andere vis, het resultaat van negen dagen vissen. Namens de NV Zeebries van zijn zonen Franky en Johnny nam Albert Steyaert de honneurs in ontvangst. Op de foto poseert hij samen met het echtpaar Gryson, Marc Bruyer van de OVA en burgemeester Jean Vandecasteele die de verkoop om 7 uur in de morgen bijwoonde. (foto gw)

Marktaandeel 'Nederlandse Belgen' maakt grote sprong voorwaarts

# Belgen besommen één miljard in het buitenland

**ONDER BELGISCHE VLAG varende vissersvaartuigen hebben vorig jaar voor een recordbedrag van circa één miljard besomd in buitenlandse havens. De buitenlandse aanlandingen bedroegen volgens de voorlopige cijfers ongeveer 8.500 ton, 1000 ton meer dan het jaar voordien.**

DE AANVOER EN BESOMMING door Belgische vissersvaartuigen in buitenlandse havens, vooral Nederlandse, is sinds 1990 aanzienlijk toegenomen. De aanvoerwaarde van de vorig jaar op buitenlandse markten geveilde vis slaat echter alle records. In 1997 bedroeg die waarde nog zo'n 794 miljoen frank (waarvan 700 miljoen frank in Nederlandse afslagen). Volgens de gegevens waarover de *Dienst voor de Zeevisserij* beschikt zou dit bedrag vorig jaar opgelopen zijn tot... één miljard frank.

Het aanvoergewicht zou op basis van dezelfde gegevens 8.500 ton bedragen tegenover 7.494 ton in 1997 (waarvan 6.270 ton in Nederland). Dat is duizend ton meer dan het jaar voordien, maar toch nog beduidend minder dan de 10.583 ton in 1995.

Dat betekent dat 32 procent van het gewicht en 29 procent van de besomming aan onze vismijnen ontglippen.

In verhouding tot de totale aanvoer en besomming van onze vloot gaat een steeds groter deel van de koek naar het buitenland. Het nieuwe KB (zie elders in dit nummer) dat een economische binding tussen vaartuig en eigenaar oplegt zou die trend eventueel kunnen keren, want het spreekt vanzelf dat het leeuwendeel van deze buitenlandse aanlandingen voor rekening is van Nederlandse reders die Belgische vaartuigen opgekocht hebben en deze verder onder Belgische vlag laten varen. Of de bedoelde economische binding met de vlaggestaat echter ook daadwerkelijk zal tot stand komen is echter niet zeker omdat de rederijen de keuze hebben uit verschillende mogelijkheden en hierdoor aan de verplichting kunnen ontsnappen om de helft van hun vangsten aan de Belgische kust aan wal te brengen en een substantieel gedeelte ervan in een lokale visafslag te veilen. (gw)

## Evolutie aanvoer en binnen- en buitenland

### AANVOER in ton

	Belgische havens	Buitenlandse havens		Totale aanvoer
1989	30.297	4.952	14 %	35.246
1990	30.769	6.772	18 %	37.541
1991	28.182	8.072	22 %	36.254
1992	24.679	8.676	26 %	33.355
1993	22.897	9.353	29 %	32.250
1994	21.371	8.863	29 %	30.234
1995	20.519	10.583	34 %	31.102
1996	20.200	6.925	26 %	27.125
1997	19.317	7.496	28 %	26.813
1998*	18.144	8.500*	32 %	26.644*

\*Voorlopige cijfers

### BESOMMING in miljoen frank

	Belgische havens	Buitenlandse havens		Totale besomming
1989	3.045	351	10 %	3.396
1990	2.977	576	16 %	3.553
1991	2.978	843	22 %	3.821
1992	2.380	755	24 %	3.135
1993	2.286	799	26 %	3.084
1994	2.236	760	25 %	2.996
1995	2.122	920	30 %	3.043
1996	2.494	691	22 %	3.185
1997	2.741	794	22 %	3.536
1998	2.500	1.000*	29 %	3.500*

\*Voorlopige cijfers

## Zorgt u voor de vis?

## Wij voor uw gezondheid!



Het enige ziekenfonds met een hart voor de visserij.

Vanaf 195,- per maand.

Persoonlijke begeleiding.

H-Plus hospitalisatieverzekering.

Slachtofferhulp.

KMO-Loket

Euro-Regio Zorg Loket, enz.

**Wij regelen uw overstap naar ons  
ziekenfonds zonder wachttijd.**

**Nieuwpoort**  
Kaai 41

**Oostduinkerke**  
Dorpstraat 38

**Oostende**  
Vindictivelaan 5

**Blankenberge**  
Luikstraat 31

**Bredene**  
Gentstraat 11

**De Haan**  
Nieuwstraat 20

**Heist**  
H. Liebaertstraat 1

**Knokke**  
Gemeenteplein 35/37

## ZEEBRUGGE

## 331.535 frank voor steunfondsen



In Zeebrugge stonden de reders 215.000 frank van hun besomming af aan het steunfonds dat na de ramp met de N.52 Seahunter werd opgericht. De helft van de opbrengst is bestemd voor het hulpfonds voor zeevissers "t Zal wel gaan". De andere helft is bestemd als bijdrage bij de zoektocht naar een vermist vaartuig uit Brixham.

Eind vorig jaar brachten de viskopers met de Kerstveiling in Zeebrugge ook al 116.535 frank bijeen voor het steunfonds voor wezen en weduwen uit de visserij dat beheerd wordt door de Brugse serviceclub Lions Maritime. De Zeebrugse Visveiling overhandigde een cheque met de totale opbrengst, 331.535 frank, aan aalmoezenier Demaeght. Herinneren we eraan dat ook de Oostendse Visveiling reeds haar steentje bijdroeg voor wat het hulpfonds van de aalmoezenier betreft. Giften kreeg het fonds onlangs ook van de Oostendse serviceclubs. (foto gw)

## OOSTENDE

## Oostendse vismijn leek Zeebrugge wel

Op maandag 15 februari zorgden negen vaartuigen voor een redelijk grote aanvoer in de Oostendse vismijn. Merkwaardig: onder de aanvoerders slechts één Oostends genummerd vaartuig, de O.51 Stormvogel van Rederij Versluys-Decuypere.

De andere aanvoerders waren Z.19, Z.39, Z.55, Z.92, Z.96, Z.296, Z.583 en BL.686687 (Boulogne). De vaartuigen brachten 81.468 kg vis binnen voor een totale besomming van 8.952.077 frank. Daarin zijn ook de aanlandingen van acht kust- en garnaalvaartuigen begrepen. Maar dat waren dan weer wel allemaal Oostendse eenheden (O.62, O.82, O.110, O.116, O.152, O.190, O.455 en O.533).

De overmacht van 'Z'-vaartuigen was opvallend. Op de Z.96 en Z.296 van Roger Casier uit Oostende waren alle andere Zeebrugse vaartuigen eigendom van rederijen uit Knokke-Heist die echter al jaren trouw in Oostende markten. (gw)

## NIEUWPOORT

## Vismijn op elektronisch veilsysteem

De Nieuwpoortse gemeenteraad heeft de aankoop van een elektronisch veilsysteem voor de vismijn goedgekeurd. De kosten voor de informatisering zijn geraamd op 5,7 miljoen frank. Het systeem zou begin juli moeten proefdraaien om een maand later operationeel te zijn.

## Ook aan de Oostendse Vistrap werd steungeld ingezameld



Ook de verkoopsters van de Oostendse Vistrap, veelal gezellinnen van varende vissers, deden de voorbije weken hun duit in het zakje van de solidariteitsacties. Ook bij hen is de sociale situatie van de achterblijvende partners een veelbesproken onderwerp geweest.

Brigitte Van Elslande: *'Als er plots een schip vermist wordt waarop mensen varen die je zo goed kent, leef je elk moment van de dag mee met de zoekactie. Je hoopt tegen beter weten in Er is trouwens niet alleen het meevoelen met de getroffen weduwen, maar ook besef je zelf weer heel goed hoe gevaarlijk het op zee is... ook voor je eigen man.'*

*'En dan is er dat moment waarop alle hoop opgegeven wordt. Je wilt die vrouwen gaan troosten, maar je hebt daar geen woorden voor. Toen ik de eerste keer bij Ingrid kwam voelde ik me zo klein, zo overbodig. Hoe kun je iemand troosten die van het ene moment op het andere alles verliest? Ingrid is haar kostwinner kwijt, haar man en haar kind.'*

*Al heel gauw is er aan de Trap over een actie gepraat. Iemand kende een drukker die heel goedkoop steunkaarten wilde drukken, iemand anders zorgde voor collectebussen... En zo hebben we toch ook iets kunnen organiseren.*

*Maar ik wil nu ook nog een oproep doen aan de vissersbevolking: wij vormen een heel kleine groep in de samenleving. Het kan dan toch niet zo moeilijk zijn een beetje voor elkaar te zorgen; vooral hier en nu voor die vier vrouwen die niet alleen onze financiële steun maar ook en vooral menselijke warmte nodig hebben.'*

Bemanningsprobleem (III)

# Andere tijden, andere zeden

**DE VLAAMSE VISSERIJ zit met een personeelsprobleem. Dat het ervan zou komen was vele jaren geleden al duidelijk. HVB heeft daar trouwens lang geleden al over geschreven. Maar de sector heeft, helaas, niet de gewoonte om zich om problemen te bekommeren die niet zo onmiddellijk iets met de huidige tongprijs te maken hebben. Dat wreekt zich vandaag en dat zal het ook morgen doen.**

*IN VORIGE EDITIES BERICHTTE HVB over de manier waarop de Rederscentrale het nijpende probleem nu wil aanpakken. Daarna gingen we over het muurtje kijken. Wat daar opviel was dat de Nederlandse vissersgemeenschap terzake al lang aan de alarmbel trekt. (1)*

## Ouderwets

Daar, over de grens, durven ze luidop vragen te stellen die hier ongetwijfeld als 'nestbevuiling' gecatalogeerd zouden worden. Zo zegt de Nederlandse school-directeur *Gerrit Post* over het bemanningsprobleem: *'Is de visserij niet te ouderwets gebleven? Jongeren die op de open dagen komen, die vragen: hoe zijn de verlofregelingen? En wat zien we op de visserij? Op zondag uitvaren is maar een klein veelzeggend voorbeeldje, maar over het algemeen houdt de visserijsector toch helemaal geen rekening met het gezinsleven, en over het feit dat vrouwen tegenwoordig ook een carrière hebben.*

*Meer mensen op een kotter, meer vrije tijd; dat zou goed zijn. De jongeren van nu zijn opgegroeid in weelde en gemak. Hoe je daar ook tegenoverstaat; je moet er wel in meegaan.'*

(2)

Als wij ons oor echter te luisteren leggen op de Vlaamse kaaien, dan vinden we nauwelijks

een reder die naar de raad van *Post* wil luisteren. Meer vrije tijd? Meer mensen op een kotter? Meegaan met de huidige zeden? Niets van! *'De jongeren willen gewoon niet meer werken'*, zo luidt daar het even simpele, als aloude verdict (Wat daar eigenlijk van aan is, leest u in ons editoriaal op p. 3 van dit HVB).

## Best betaald

Op de kaaien begrijpt men niet goed waarom er zich te weinig kandidaat-vis-

sers aanbieden, noch waarom jonge vissers de sector verlaten. Terwijl er toch het juiste argument is dat schoolverlaters onmiddellijk aan de slag kunnen (een luxe in deze tijden van grote jeugdwerkloosheid) en het even juiste argument dat niemand van dat onderwijsniveau aan de wal even goed verdient als de vissers op onze grotere kotters.

Maar 'arbeid' en 'bestaansmiddelen' zijn ingewikkelde begrippen geworden. Professor *Mieke Van Haegendoren* be-

studeert die dingen. Zij leert ons het volgende: *'We mogen ook niet vergeten dat arbeid veel meer is dan de arbeid die vergoed wordt en die we terugvinden in de nationale rekeningen. Uit in-*

*ternationaal onderzoek blijkt immers dat, ook in de geïndustrialiseerde wereld, zeer veel onbetaalde arbeid verricht wordt, zowel door vrouwen als door mannen: een huis (helpen) bouwen en vernieuwen, verven, behangen, wassen, strijken, poetsen, de auto repareren, het gras afrijden. Op die manier introduceren we de informele economie in ons arbeidsbegrip. Het gaat om een categorie van economische activiteiten.*

Plus 2  
gratis  
boeken!

# HET EINDE NADERT!

Tot het einde van dit millennium HVB thuisbezorgd voor maar **negenhonderd frank!**

**Loskoper!** U die maandelijks naar de krantenboer trekt om er uw HVB op te halen! Wij hebben u nodig! Doe ons een lol en neem een abonnement! Help ons zodoende het einde van dit millennium te halen! Wij geven u op onze beurt een cadeau. U ontvangt van ons helemaal gratis twee boeken: (1) *'Mens en visserijbedrijf in Kongo (1900-1960)'* en (2) *'Het zout van de zee'*, beide van Leon Inghelbrecht. U betaalt voorlopig niets. U wacht tot u van ons een factuur toegestuurd krijgt (900 BEF, campagne uitsluitend voor België en uitsluitend voor NIEUWE abonnees).

Voor dat schamele bedrag krijgt u **vanaf maart tot het einde van dit millennium** HVB in uw brievenbus geplooid, plus gratis twee boeken.

Stuur HVB vanaf nu tot het einde van het millennium naar naam.....  
voornaam.....  
(desgevallend) bedrijfsnaam.....  
straat en nummer.....  
postcode.....  
gemeente.....

(desgevallend) BTW-nr.....  
Knip deze bon uit en stuur hem naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Faxen kan ook op nr 059 / 32 55 59. Betaal nu nog niets, wacht tot u de factuur, samen met de twee gratis geschenkböeken, thuisbezorgd krijgt.

waarvan het resultaat niet in de nationale rekeningen is opgenomen. Dit kan twee redenen hebben: de betreffende arbeid wordt zwart betaald of wordt niet betaald.'(3) De professor zegt daar, met andere woorden, dat er aan de wal heel veel (wellicht onbetaalde, zwart betaalde of minder betaalde, maar evengoed zinvolle) arbeid te doen valt die de drukvarende visser onthouden wordt. Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat zij daarmee de nagel op de kop slaat. Veel

'uittrekkende' vissers maken zeker de rekening op die manier: wie aan de wal blijft kan 'klussend' ook een bijzonder boeiend arbeidsleven ontwikkelen. En Weg Zijn Wij!

De conclusie voor de te voeren personeelspolitiek is duidelijk. Wil men de visserij voor werknemers aantrekkelijker maken dan moet het aantal gepresteerde arbeidsuren drastisch naar beneden. Want hoe gaat het eraan toe op de grote (en qua verdiensten interessante) kotters. Laten we het een visser zeggen: 'Grote boomkorvaartuigen varen de haven binnen: lossen, eten, werken... en soms varen ze dezelfde dag alweer met dezelfde ploeg vissers naar buiten. Akkoord, ze houden een man achter de hand en je wordt inderdaad afgelost na drie à vier reizen, maar toch... Ik heb daar in mijn schippersleven veel klachten over gehoord vanwege de matrozen, klachten die ze niet durven te uiten tegenover de reder, die ook daardoor denkt dat iedereen aan boord uiterst tevreden rondloopt. Vroeg of laat komt de dag dat je echt begint te beseffen 'wat je allemaal gemist hebt; je bent een dagje ouder ge-

worden, je ziet opeens kleinkinderen rondlopen en het leven is voortgegaan zonder dat je er iets mee te maken had.

Dàn begin je pas na te denken.' (4) Iets soortgelijks maakte reder-schipper *Mar-nix Verleene* mee toen hij na de scheepsramp van zijn O 369 *Koningin der Engelen* als matroos aanmonsterde op een groot boomkorvaartuig. Aan dek hoorde hij zijn collega's vooral klagen over de langdurige afwezig-heden van huis. Hij zegde ons: 'Terwijl ik daar zo bezig was, vroeg ik het me af: zouden de matrozen

die indertijd bij mij aan boord waren ook zo geklaagd hebben?' Wellicht wel, ja.

### De oplossing

Tegenover die klacht zullen de scheeps-eigenaars ongetwijfeld harde tegenargumenten plaatsen. In dit blad werd dat antwoord destijds uit-dagend door schipper (en HVB-columnist) *Philippe Godfroid* geformuleerd: 'Ik weet wel dat er ook geklaagd wordt,' zo zei hij het, 'maar dat gaat dan veelal over zaken die toch niet op te lossen zijn. Goed, op de grote boomkorvaartuigen zijn we een maand van huis weg, maar dat komt door de quotabe-perkingen op de Noordzee. Daardoor moeten we verder gaan vissen en lossen we de vangst ook in vreemde havens. Als iemand me kan zeggen wat je daaraan kan doen, dat hij het me dan ook zegt.' (5)

Het is uiteraard onze taak niet om een ontwerp van collectieve arbeidsovereen-

komst (CAO) voor de visserij op te maken, maar een forse arbeidsduurvermindering op jaarbasis, met compense-rende aanwervingen, gekoppeld aan een minimaal gewaarborgd maandloon lijkt wel degelijk een oplossing te zijn voor het probleem dat *Godfroid* onoplosbaar acht. Meer zelfs, het is een keuze waar-mee de Vlaamse visserij met opgeheven hoofd de XXIste eeuw zou binnenstap-pen.

### Realistisch

Ongetwijfeld zou zo'n voorstel (afge-zien van het feit dat het natuurlijk met-een onbespreekbaar verklaard wordt door degenen die het bemanningstekort helemaal niet willen oplossen) op twee ernstige bezwaren stuiten. Enerzijds zijn er degenen die het initiatief voor dergelijke maatregel naar het Europese niveau zullen willen doorschuiven. Helaas is daar al gebleken dat de Euro-pees georganiseerde reders vinden dat men de zaak beter op... nationaal vlak aanpakt.(6) Wie in die Europese val trapt (of wie die val openzet) maakt van het voorstel een pingpongballetje dat wel

veel over en weer gaat, maar nergens terecht komt. Daarmee komen we op het tweede bezwaar: de reders zullen alles doen om zo'n maatregel tegen te houden. (Want de lezer uit het binnenland moet weten dat men op de kaaien de reders ter visse-rij kordaat in twee groepen verdeelt: zij die niet kunnen betalen en zij die

'Goed, op de grote boomkorvaartuigen zijn we een maand van huis weg, maar dat komt door de quotabe-perkingen op de Noordzee. Daardoor moeten we verder gaan vissen en lossen we de vangst ook in vreemde havens. Als iemand me kan zeggen wat je daaraan kan doen, dat hij het me dan ook zegt.'

niet willen betalen.)

Wie dergelijk argument hanteert heeft echter een al te statische kijk op de wer-kelijkheid. Zeker, voor het ogenblik leidt de Rederscentrale de aandacht van noodzakelijke hervormingen in de

# 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.

personeelspolitiek af naar *ersatzoplossingen* zoals daar zijn: het realiseren van 'een beter imago voor de sector' (een sympathieke denkplaatje, wegens gratis) of het aantrekken van buitenlandse bemanningen (het probleem niet oplossen, maar het verplaatsen!), maar er wordt tegelijk ook wel degelijk ruimte gelaten voor een aantal ernstige oplossingen. (7)

Er worden op het sociale vlak natuurlijk geen cadeaus uitgedeeld: niet in de visserij en evenmin elders. Alle sociale vernieuwingen zijn stuk voor stuk bevochten en dus afhankelijk van krachtsverhoudingen. Maar de geschiedenis toont hoe dan ook tal van sociale verwezenlijkingen die de dag voordien onmogelijk heetten te zijn en die 's anderendaags al tot de 'verworvenheden' behoorden. Hoe dat komt? Wel er is dat spreekwoord dat zegt: *als de nood het hoogst is, is de redding nabij*. En één ding weten wij zeker: het wordt nóg erger met het tekort aan vissers. De nood wordt hoog, hoger, hoogst.

### Het wordt nóg erger

Het mag juist zijn dat het tekort aan mankracht voor héél de maritieme sector geldt, het mag evenzeer waar zijn dat het personeelsprobleem zich niet tot de visserij in Vlaanderen beperkt. (8) Toch zal het bemanningstekort bij ons ernstiger vormen aannemen dan in de buurlanden. Dat heeft alles te maken met het intussen onloochenbare feit dat de Vlaamse visserij onder haar leefbaarheids grens gevallen is.

Doordat de leiding van de sector destijds geweigerd heeft het ordewoord van 'de onderste grens' door te trekken tot een minimaal aantal *vissersvaartuigen* dat nodig is om nog een *vissersgemeenschap* leefbaar te houden, (9) zijn we sinds enkele jaren in een helse neerwaartse spiraal terechtgekomen, ook voor wat betreft het aantal kandidaat-vissers. De keuze voor de vissersstiel werd immers traditioneel bijna uitsluitend bepaald door het milieu waarin men opgroeit. Wanneer het aantal vissersgezinnen

afneemt, dan resulteert dat in een verminderde belangstelling voor het beroep; als het aantal vaartuigen onder de leefbaarheids grens valt, dan stort ook het traditionele recruiteringssterrein voor vissers in.

Die ontwikkeling lag voor de hand. En we hebben dat destijds ook luidkeels van de daken geschreeuwd. (10) Heeft de

Een sector die morgen op zoek gaat naar goeie werkkrachten zal die noodgedwongen buiten de (op apegapen liggende) vissersgemeenschap moeten zoeken. Daar is men echter iets anders gewoon.

leiding van de sector dat niet willen zien? (kortzichtigheid); heeft ze het wél gezien, maar uit opportunistische gewaagd om het geweer van schouder te veranderen? (cynisme); dacht men dat er geen andere mogelijkheid was (en is het een gebrek aan creativiteit)?; begrijpt men daar niet dat de gemeenschap ook voor de economie belangrijk is? (in dat geval moeten we over domheid spreken); of is het een mengsel van dat alles (deze mix die kapitalisme heet)?

Dat wij het met het benadrukken van de noodzaak van een leefbare vissersgemeenschap wel degelijk bij het rechte eind hadden wordt vandaag ook nog eens aangetoond in een Nederlandse visserijstudie. (11) Alhoewel onze noorderburen een bijzonder sterke vloot hebben die in de verste verte nog niet aan een onderste grens raakt (*au contraire* zelfs), wordt daar toch al flink over zo'n toekomstige mogelijkheid nagedacht. *Wim Davidse* ziet de Nederlandse kottervloot namelijk als volgt evolueren: 'Bij alle onzekerheden die er zijn is toch één ding behoorlijk zeker: er zal een voortgaande bedrijfsconcentratie optreden (...) Het aantal bedrijven kan dus alleen maar kleiner worden (...)' De openstaande vraag is: hoe klein? Misschien gaat die concentratie gewoon 'stilletjes' voort zoals ze bezig is en dan is er geen reden tot paniek, maar misschien gaat het opeens

wel heel hard en dat zegt *Davidse*: 'zou het einde betekenen van sommige visserijgemeenschappen.' En dan volgt een zin die wij al jaren in alle mogelijke varianten neerschrijven: 'Omdat een individueel bedrijf meer kansen heeft als het deel uitmaakt van een gezonde sector is ook van belang een vraag als: hoe kunnen we de perspectieven van onze plaatselijke of regionale visserijgemeenschap verbeteren, dan wel op peil houden?' *Davidse* mag zijn 'visserijgemeenschap' eventueel *economistisch* invullen (Hij pleegde dan ook een economische studie), terwijl wij onder die vlag een veel ruimere lading leggen, het is duidelijk dat hij waarschuwt

voor een ontwikkeling die in Vlaanderen intussen helaas wél heeft plaatsgevonden.

### Sint-juttemis

Maar... gedane zaken nemen geen keer. Intussen is de Vlaamse vissersgemeenschap onder d'r leefbaarheids grens gevallen; een val waarvan ze niet meer opstaat. Een sector die morgen op zoek gaat naar goeie werkkrachten zal die noodgedwongen buiten die (op apegapen liggende) vissersgemeenschap moeten zoeken. Daar is men echter andere zeden gewoon. Daarom is er ook een reële kans dat de Vlaamse visserij (want noodgedwongen) op een personeelspolitiek overstapt die een entree in de XXIste eeuw waardig zal zijn. En er is haast bij, want in tegenstelling tot sint-juttemis is er een datum op de aanvang van de XXIste eeuw te plakken.

Flor Vandekerckhove

(1) 'Bemanningsprobleem I: Rederscentrale wil buitenlandse vissers recrutereren', in HVB I 1999, p. 11-12. 'Bemanningsprobleem II: Het debat in Nederland', in HVB II 1999, p. 10 e.v.

(2) '25-jarig jubileum Gerrit Post bij Zeevaartschool "Is de visserij niet te ouderwets gebleven?"', in Visserijnieuws, 5 februari 1999.

(3) Mieke van Haegendoren: 'Moeder waarom werken wij?', in De Morgen, 24 december 1998.

(4) Fernand Verleene: 'Nooit zo gelukkig geweest als nu' in HVB X 1998, p. 7.

(5) Philippe Godfroid: 'Van de visserij kende ik totaal niets' in HVB VIII 1998, p. 13.

(6) 'Geen Europese werktijdenregeling in zeevisserij' in HVB II 1998, p. 17.

(7) Bart Schiltz: 'Bemanning: het grootste probleem voor de toekomst?' in Rederscentrale XII 1998, p. 1-2.

(8) 'De vraag naar opvarenden neemt af met de afnemende vloot. Toch zijn er ook in andere EU landen problemen door gebrek aan bemanningen' (Marius van Wijk en Pavel Salz van de Afdeling Visserij, Landbouw-Economisch Instituut Nederland, in 'Hoe staan de Europese visserijen ervoor', een concept-artikel op basis van het rapport 'Economic performance of selected fishing fleets - Annual Report 1998'.

(9) De sector dwong weliswaar een onderste grens af, maar beperkte die tot de parameters van vermogen en volume, de EU-criteria van MOP III. Nooit werd overwogen een soort Vlaams Meerjarig Oriëntatieprogramma te ontwerpen dat zou streven naar een Vlaamse vissersvloot van pakweg 160 vaartuigen, een getal dat wij in 1995 vooruitschoven en dat wij toentertijd als het minimum aantal vaartuigen beschouwden om een leefbare gemeenschap te regenereren.

(10) HVB waarschuwt al jaren voor de gevolgen van die keuze. Zie ondermeer het pamflet van Flor Vandekerckhove: 'Er zijn grenzen', Oostende, 1995.

(11) Wim Davidse, 'LEI-DLO verkent toekomstperspectieven. Ondernemend vissen: inspelen op de toekomstige ontwikkelingen' in Bijlage weekblad Visserijnieuws, 29 januari 1999.

N.V. SCHEEPSWERF

I.D.P.

Vismijnlaan 5,  
8400 Oostende  
Tel.: 059 / 32 18 64  
Fax: 059 / 32 08 13  
BTW 405.281.044  
R.A. 05.00.92.405.281.044

Nieuwbouw - Herstellingen  
Aluminium en roestvrij staal constructies  
Eigen scheepslift tot 1000 ton  
ERKENNING KLASSE 5

Nieuwe wet eist (h)echte band tussen  
'Belgische' vaartuigen en Vlaamse kust

# Naar meer omzet voor Vlaamse veilingen?

IN HET BELGISCH Staatsblad van 12 februari verscheen het langverwachte KB over de economische binding tussen de Vlaamse kust en de vissersvaartuigen onder Belgische vlag. Het KB is gedateerd op 3 februari. De economische-bindingregel speelt vanaf 1 juli 1999. Het moet de *quota hopping* door Nederland stoppen en resulteren in meer visaanvoer naar onze veilingen. Maar zal dat ook zo zijn?

MINISTER KAREL PINXTEN maakte op het Congres van de Rederscentrale van 1 oktober bekend dat het KB nog voor het jaareinde zou verschijnen, maar dat is niet gelukt.

Dat verandert echter niets aan de intenties van het KB. *"We hadden het inderdaad graag acht maanden vroeger zien verschijnen. Een aantal Nederlanders zouden dan zeker wel tweemaal nagedacht hebben vooraleer verder te investeren in onze vloot"*, zegt ingenieur-directeur Luc Maertens van de Dienst voor Zeevisserij die zeer nauw betrokken was bij het opstellen van de tekst.

Ook de Rederscentrale vindt dat het KB er al lang had moeten zijn. Die vereniging dringt reeds jaren aan op maatregelen om de *quota hopping* aan banden te leggen. De tekst van het nieuwe KB wordt toegevoegd aan het KB van 21 juni 1994 dat het instellen van een

visvergunning en tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de communautaire regeling voor de instandhouding en het beheer van de visbestanden oplegt (par. 2, 3, 4 en 5).

Minister Pinxten wil via deze nieuwe maatregel Nederlandse eigenaars van Belgische vissersvaartuigen een economische bijdrage laten leveren aan de kuststreek. Nu laten die vaartuigen zich zes keer per jaar in onze havens zien omdat de wet hun dat oplegt, maar een veilplicht hebben ze niet. *"De Nederlandse reders houden zich stipt aan dit voorschrift. We hebben geen enkele Nederlander kunnen betrappen op een verzuim. Daarom maak ik me sterk dat ze zich ook naar de letter aan het KB zullen houden. Het behoud van hun vislicentie is te belangrijk."*

De vrees dat nog meer onder Belgische vlag vissende vaartuigen in Nederlandse handen zullen komen zit er diep in. Sommigen zien in het KB het resultaat van stevig lobbywerk van een welbepaalde visveiling.



Scheepsdiesel

# RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

**nieuw!** Renaud steeds bereikbaar:  
GSM  
werkplaats 0477 27 46 58  
RENAUD 0477 36 25 62

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| - leidingwerk         | - schroefassen  |
| - slipwaywerken       | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk   | - plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren           |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling                        |
| - kraanverhuur        | - <b>STEEDS! BEREIKBAAR op GSM-nummers</b>                |

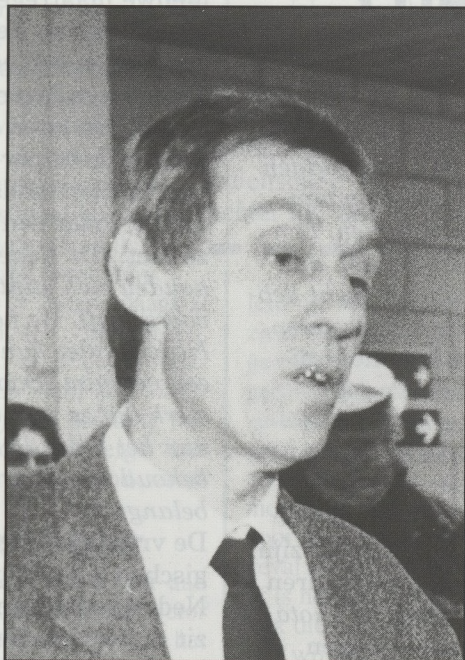
Meer aanlandingen in onze afslagen komt uiteraard op de eerste plaats de visveilingen ten goede. Door de teruggelopen aanvoer zijn de exploitatieresultaten van die vismijnen er trouwens flink op achteruitgegaan. In

Oostende en Nieuwpoort stelt de stad de infrastructuur ter beschikking en draagt ook de lasten van de modernisering en het onderhoud ervan. Dat kost de gemeenschap jaarlijks tientallen miljoenen. In de geprivatiseerde visveiling in Zeebrugge (ZV) liggen de kaarten anders. De exploitatie van de Zeebrugse Visveiling draait volledig op com-

missieloon. De inkomsten van de ZV stijgen evenredig met de verkoop. Als het KB een gedeelte van de buitenlandse aanlandingen — vorig jaar: één miljard! — kan terughalen zou dat de ZV-aandeelhouders zeker goed uitkomen.

### Speciale criteria

De eerste twee criteria (zie tekst KB in kader, achter dit artikel) en de mogelijkheid om beiden te combineren zijn klaar en duidelijk. Hopelijk zijn er geen rederijen die hun volledige bemanning buiten de kustregio, bijvoorbeeld in Averbode, Berchem of Charleroi, gaan zoeken; zouden zij dan desgevallend verplicht de helft van hun aanvoer aan de kust te veilen, terwijl een vaartuig met een volledige Oostendse of Heistse bemanning die verplichting ontloopt? "Voor onze is dat geen probleem", zegt Maertens. "We zullen het begrip 'kustregio' zeer ruim interpreteren. Bij de opstelling van het KB hebben we bewust een geografische omschrijving van het begrip weggelaten om dergelijke discussies te voorkomen."



Luc Maertens: 'De bal ligt in het Nederlandse kamp. Zij moeten de economische binding met onze regio aantonen.'

Moeilijker ligt de rechtszekerheid bij de omschrijving "andere criteria dan deze die betrekking hebben op bemanning en/of aanlanding". De eigenaar van een vissersvaartuig die beroep wil doen op der-

gelijke speciale criteria moet ten laatste voor 1 april zijn voorstellen via een aangetekend schrijven richten aan de Dienst. De minister beoordeelt voor 30 juni of de voorgestelde criteria voor de tweede helft van het jaar volstaan om een daadwerkelijke economische band aan te tonen. Die 'andere criteria' zijn in het KB niet

omschreven. Directeur Maertens bevestigt ons dat onderhoudswerken, herstellingen, aankopen van netten, brandstof en olie daarvoor in aanmerking komen. In deze zal de Dienst voor Zeevisserij de minister adviseren. De minister beslist. Dezelfde minister behandelt ook eventuele verzoeken tot heroverweging (terminologie van de Raad van State) van beslissingen die betwist worden. De term beroep komt in die betekenis niet voor in de KB-tekst.

Het is helemaal niet duidelijk hoe zwaar hogervermelde bestedingen zullen doorwegen bij de beoordeling. "Rederijen die daar gebruik van maken moeten er rekening mee houden dat wij hun voorstellen sterk zullen afwegen. Een halve Vlaamse bemanning en de helft van hun aankopen hier verrichten zal niet volstaan om volledig aan de aanlandingsplicht te ontkomen. De lat zal hoger moeten liggen", zo zegt Luc Maertens.

### Bemanningsprobleem

Vraag is natuurlijk naar welke criteria de geviseerde rederijen

zullen grijpen en hoe creatief zij het KB zullen toepassen. "Ik maak mij daar niet veel zorgen over. De bal ligt in het Nederlandse kamp. Zij moeten de economische bin-

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

ding met onze regio aantonen. Het KB is goedgekeurd door de juristen van de Raad van State en gunstig geadviseerd door de Europese instanties die de invoering van een economische band met de regio hebben aanvaard."

Kiezen zij voor het behoud van buitenlandse bemanningen dan moeten ze in de toekomst wel meer — de helft van het aanvoergewicht — in ons land aanlanden. Daarvan moeten zij bovendien 'een substantieel gedeelte' lokaal laten veilen. Hoe groot dat substantieel gedeelte is, wordt evenwel nergens omschreven. Ze kunnen dus gewoon de goedkopere vissoorten hier laten veilen, en de duurdere soorten, naar de bedrijven op het thuisfront afvoeren. "Dat is inderdaad perfect mogelijk. De vraag is of de transportkosten, als de bestemming bijvoorbeeld Urk is, voor hen nog te verantwoorden zijn", zo vraagt Luc Maertens zich af. Over de omvang van een substantieel gedeelte wil de directeur zich dus niet uitspreken. "Alvast meer dan de helft", is het sibillijnse antwoord.

Een andere mogelijkheid is dat de Nederlandse reders onze vissers aanspreken om bij hen te komen werken. Gebeurt dat effectief dan staat de Vlaamse sector voor een groot probleem, want er is nu reeds een acuut bemanningstekort. Wordt die strategie hard gemaakt dan kan dit leiden tot het immobiliseren van 'echte' Belgische vaartuigen. Alhoewel dat niet de bedoeling van het KB kan zijn houdt Rederscentrale-voorzitter Bart Schiltz zijn hart vast. Zijn vrees is wellicht niet ongegrond. Dat Nederlandse reders en bemanningen zich (al dan niet tijdelijk) aan onze kust komen vestigen om aan de criteria van het nieuwe KB te voldoen is dan weer een andere uitweg. Ze zouden zodoende kunnen proberen te ontsnappen aan het alhier verplichte veilen van een substantieel gedeelte van hun vangsten.

Tenslotte kan het KB nog langs juridische weg aangevochten worden. De eerste dreigingen zijn al gesignaleerd. Het is dan opnieuw de Raad van State die moet oordelen over een ontwerptekst die het reeds positief adviseerde. (gw)

## Het nieuwe Koninklijk Besluit over de band met het thuisland DE TEKST EN NIETS DAN DE TEKST

**Art 1.** In artikel 15 van het koninklijk besluit van 21 juni 1994 tot het instellen van een visvergunning en houdende tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de communautaire regeling voor de instandhouding en het beheer van de visbestanden, waarvan de tegenwoordige tekst § 1 zal vormen, worden de §§ 2, 3, 4 en 5 ingevoegd, luidend als volgt:

**§ 2.** Voor elk afgelopen kalenderjaar moet de eigenaar van een vissersvaartuig waarvoor een visvergunning werd afgeleverd, aantonen dat het vissersvaartuig een daadwerkelijke economische band met de Belgische kuststreek heeft, voor zover die band slechts de relatie tussen de visserijactiviteiten van dat vissersvaartuig en de van de visserij afhankelijke bevolkingsgroepen en de aanverwante industrieën betreft.

Deze daadwerkelijke economische band wordt inzonderheid verzekerd wanneer in het afgelopen kalenderjaar ten minste 50 % van de bemanning aangemonsterd werd uit personen die in de regio langs de Belgische kust wonen en er effectief verblijven of wanneer ten minste 50 % van de jaarlijkse visvangst van het afgelopen kalenderjaar door het vissersvaartuig in de havens langs de Belgische kust aangeland werd en een substantieel deel van deze aanlandingen in de lokale visafslagen te koop werden aangeboden of voor elke combinatie van de in dit lid genoemde criteria op voorwaarde dat de rekenkundige som van de afzonderlijke percentages ten minste 50 % bedraagt.

Wanneer de eigenaar van een vissersvaartuig een beroep wil doen op andere criteria dan deze vermeld in vorig lid, dan kan hij de door hem aangevoerde criteria ten laatste voor 1 november voor het komende kalenderjaar bij aangetekend schrijven richten aan de Dienst. De Minister die de landbouw onder zijn bevoegdheid heeft, beoordeelt voor 31 december voor het komende kalenderjaar of de voorgestelde criteria van aard zijn om een daadwerkelijke economische band te verzekeren tussen de visserijactiviteiten van dat vissersvaartuig en van de visserij afhankelijke bevolkingsgroepen en de aanverwante industrieën van de lidstaat België.

Wanneer de eigenaar van een vissersvaartuig geen door hem aangevoerde criteria voor 1 november voor het komende kalenderjaar aanmeldt bij aangetekend schrijven of wanneer hij voor 1 november criteria voor het komende kalenderjaar heeft aangemeld bij aangetekend schrijven, kan de eigenaar van het vissersvaartuig na het afgelopen kalenderjaar nog tot 1 maart criteria aanmelden en bewijsstukken indienen bij aangetekend schrijven. In deze gevallen beoordeelt de Minister die de landbouw onder zijn bevoegdheid heeft, de criteria en de bewijsstukken gelijktijdig na het afgelopen kalenderjaar.

Wanneer de eigenaar van een vissersvaartuig wil beroep doen op andere criteria dan deze vermeld in lid 2 of op een combinatie van andere criteria, al dan niet

gecombineerd met de criteria vermeld in lid 2, kan de Minister die landbouw onder zijn bevoegdheid heeft, de rekenkundige som van de afzonderlijke percentages van de criteria verhogen boven de 50 % en dit onder meer naarmate het aantal criteria toeneemt, teneinde de daadwerkelijke economische band te verwezelijken.

Het vervullen van de wettelijke en fiscale verplichtingen door de eigenaar van een vissersvaartuig wordt echter niet beschouwd als een criterium voor het verzekeren van een daadwerkelijke economische band.

**§3.** De Minister die de landbouw onder zijn bevoegdheid heeft, beslist voor 1 mei van het jaar dat volgt op het afgelopen kalenderjaar of de aangebrachte bewijsstukken de bedoelde daadwerkelijke economische band verzekeren en schorst de visvergunning van het betrokken vissersvaartuig wanneer deze band niet of slechts gedeeltelijk kan aangetoond worden. De duur van deze schorsing is proportioneel met het ontbrekende gedeelte van de daadwerkelijke economische band, zijnde het relatieve niet bewezen gedeelte van de te bewijzen doelstelling in termen van de rekenkundige som van de percentages bedoeld in §2, lid 2 en 5, en is gelijk aan het aantal vaartdagen (nvdr.: nu maximaal 285) dat gepresteerd werd gedurende het afgelopen kalenderjaar vermenigvuldigd met het relatieve niet bewezen gedeelte. Het maximum aantal toegelaten vaartdagen van het lopende kalenderjaar wordt verminderd met de duur van de schorsing. De duur van de schorsing van de visvergunning bestaat uit een aantal opeenvolgende dagen en treedt in werking dertig dagen volgend op de dag van de mededeling bij aangetekend schrijven van de beslissing aan de eigenaar van het vissersvaartuig.

**§ 4.** Voor het kalenderjaar 1999 moet een daadwerkelijke economische band worden verzekerd in de periode van 1 juli tot en met 31 december 1999.

De bepalingen van § 2 zijn van toepassing, met dien verstande dat 1 november wordt vervangen door 1 april en dat 31 december wordt vervangen door 30 juni 1999.

Voor 1 maart 2000 moeten de eigenaars bij aangetekend schrijven de nodige stukken zenden aan de Dienst waaruit blijkt dat in de periode van 1 juli tot en met 31 december 1999 voldaan is aan de vereiste van de daadwerkelijke economische band. De Minister die landbouw onder zijn bevoegdheid heeft, beslist voor 1 mei 2000 of de aangebrachte bewijsstukken de bedoelde daadwerkelijke economische band verzekeren en schrodt de visvergunning van het betrokken vissersvaartuig wanneer deze band niet of slechts gedeeltelijk kan aangetoond worden. De duur van deze schorsing is proportioneel met het ontbrekende gedeelte van de daadwerkelijke economische band, zijnde het relatieve niet bewezen gedeelte van de te bewijzen doelstelling in termen van de rekenkundige som van de percentages in § 2, lid 2 en 5, en is gelijk aan het aantal vaartdagen dat gepresteerd werd

gedurende de periode van 1 juli tot en met 31 december 1999 vermenigvuldigd met het relatieve niet bewezen gedeelte. Het maximum aantal toegelaten vaartdagen van het lopende kalenderjaar wordt verminderd met de duur van de schorsing.

De duur van de schorsing van de visvergunning bestaat uit een aantal opeenvolgende dagen en treedt in werking dertig dagen volgend op de dag van de mededeling bij aangetekend schrijven van de beslissing aan de eigenaar van het vissersvaartuig.

§ 5. Met ingang van het kalenderjaar 2000 moeten de eigenaars, voor 1 maart van het jaar dat volgt op het afgelopen kalenderjaar, bij aangetekend schrijven de nodige stukken zenden aan de Dienst waaruit blijkt dat in het afgelopen kalenderjaar voldaan is aan het vereiste van de daadwerkelijke economische band.

Art. 2. In artikel 10 zijn van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 december 1994, worden de woorden "en/of 9" geschrapt.

Art. 3. In artikel 12 van hetzelfde besluit worden de woorden "en 9" geschrapt.

Art. 4. Artikel 17 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 december 1994, wordt vervangen door de volgende bepaling:

"Artikel 17. Een verzoek tot heroverweging van de beslissingen bedoeld in de artikelen 4, tweede lid, 5, 7, § 2; 8, 9, § 2, lid 2, 10, 14, 15, §§ 2, 3 en 4, van dit besluit kan bij de Minister die de landbouw onder zijn bevoegdheid heeft, worden ingediend bij aangetekend schrijven binnen de dertig dagen vanaf de mededeling van de beslissing."

Art. 5. In artikel 21 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 2 december 1996, worden de woorden "en houdt op van kracht te zijn op 31 december 1999" geschrapt.

Art. 6. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 7. Onze Minister van Landbouw en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 3 februari 1999.

## Brieven

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

### Mag het even anders?

Geheel ongevraagd kreeg HVB een briefje op de fax dat met 'M A (geen familie van Isabelle)' ondertekend was. Ja, zo staat dat daar. Daarbij voegde de briefschrijver volgende merkwaardige 'inleiding' waarvan wij op het eerste gezicht niet goed wisten of die ter publicatie diende of als een soort waarschuwing aan de HVB-redactie gold. We lezen letterlijk: "Mag het even anders", is een kort intermezzo, een anti-stressmiddel. Hopelijk beleeft U er plezier aan.

**Indien U gepast wil reageren: enkele tips:**

\* **Oplazen wagen: niet doen, sector is al explosief genoeg.**

\* **Carrière kraken: zijn andere mensen U in voor geweest.**

\* **Onpopulair maken: ben ik al.**

\* **Bankroet krijgen: heeft het Ministerie reeds voor gezorgd.**

\* **Boycotten: te laat, zijn ze al vier jaar mee bezig.**

**Blijft niet veel over hé.'**

**Omdat wij onszelf, nader beschouwd, niet kunnen zien als mensen die tot dit alles in staat zijn, veronderstellen we dat briefschrijver M.A. het over iemand anders heeft en dat deze inleiding wel degelijk bij de te**

**publiceren tekst hoort. Misschien zijn die woorden humoristisch bedoeld, maar tegelijk staan daar vreselijke dingen in. Is al wat daar staat met M.A. echt gebeurd? Hier, in de Vlaamse visserij? Is de 'carrière' van deze M.A. op onze kaaien 'gekraakt'? Is hij daar 'onpopulair gemaakt'? Heeft 'het ministerie' voor zijn bankroet gezorgd? En wordt hij in de visserij al vier jaar 'geboycot'?**

**Het zijn zware beschuldigingen die het bestaan van een soort visserijmafia suggereren; beschuldigingen die M.A. wel eens — maar dan onder voluitgeschreven naam natuurlijk — zou mogen hardmaken; in een interview met HVB bijvoorbeeld. Als hij de tijd daar rijp toe acht, moet M.A. ons maar eens bellen.**

**Het kan natuurlijk ook gewoon frustratie zijn, maar ook dan heeft hij uiteraard recht op zijn 'anti-stressmiddel' dat hierna volgt.**

Terwijl men voor onze kustvisserij duchtig krijtlijnen aan het tekenen is en de ene storm na de andere ze even snel weer wegblaast, ging in Londen, door de zesde maal, een jaarlijkse conferentie rond een verantwoord visserijmanagement voor de kustwateren door. Uiteraard 'the place to be' voor iedereen die het goed meent met de kustvisserij. Op zichzelf bleek dat echter geen schokkend element, was het niet om de voorstelling van een lijvig rapport over de 'discards' oftewel de bijvangst.

Reeds geruime tijd is er een project onderweg om de effecten van de boomkorvisserij op onze zeebodem te bestuderen. Dit project werd met ruime steun van de EU uitgewerkt en enkele 'straffe' conclusies deden de aanwezige deelnemers zenuwachtig op hun stoel wiebelen. In eerste instantie werd opgemerkt

# N.V. HOSTYIN

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*

dat het gebruik van kettingen de zandbodem slechts een zes à acht centimeter verstoort. Als dat geen goed nieuws is! Men opperde dat een storm van 9 beaufort ongeveer dezelfde uitwerking heeft. Een zucht van verlichting bij iedereen. Alhoewel... waar een storm de bovenste lagen 'herwerkt', zijn de gevolgen van kettingen iets desastreuzer. Beschadiging, verplettering en verstoring van fauna en flora zijn een vaststaand feit. Zo bleek dat voor elke kilo gevangen vis er één en een halve kg bijvangst verloren gaat en nog eens een kilo aan bodemfauna. Of het nog niet genoeg is geweest, blijft bovendien nog eens drie kg voor dood of beschadigd op de zeebodem achter. Een klein rekensommetje leert ons dus, dat voor elke kilo gevangen vis er vijf à zes kilo jongelingen en bodemdieren verloren gaat. En de spreker vervolgde: *'Dit onomstotelijk bewijs leert ons dat er spoedig werk moet gemaakt worden van een positief management voor onze kustwateren. Prioritair is het verminderen van de bijvangst en het promoten van selectieve technieken voor de kustvisserij. Om dit te verwezenlijken moeten méér fondsen worden vrijgemaakt. Er moet een doorgedreven bewustmakingscam-*



*pagne komen die moet leiden tot een behoud van het visbestand of beter: het stoppen van verdere verkwisting van onze bron van inkomsten'. Jawadde!*

Tenslotte, wie maakte dit rapport op? Het moet een groene jongen zijn, niet? Het moet alvast een fervente tegenstander zijn van de bokkervisserij.

Een Fin? Een Griek?

Fout, het is een .... Nederlander, werkzaam bij het RIVO in IJmuiden. De man kon op heel wat bijval rekenen en vanuit Europese hoek werd alvast beloofd om meer geld vrij te maken voor een beter management van onze kustvisserij!! En ... moet ik er nu nog een 'tekeningske' bijmaken?

Tot de volgende.

M.A. (géén familie van Isabelle)

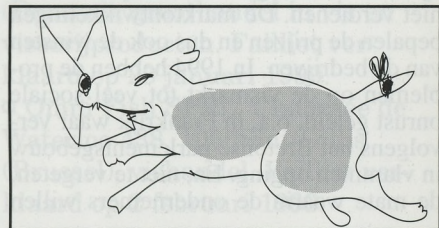
**Weg patronale lasten?**

In de Financieel Economische Tijd van 23 februari lees ik dat de Belgische overheid een voostel klaar heeft om de sleepvaartsector vrij te stellen van patronale lasten. Daarmee wordt de sleepvaart gelijk gesteld met de koopvaardij en de baggersector.

Het enige bedrijf uit de sector van de sleepvaart — URS — had niet onder stoelen of banken gestoken dat het zonder overheidsmaatregelen verplicht zou zijn uit te vlaggen naar andere landen waar wel steun wordt verleend.

Waar blijven de belangenverdedigers van de visserij eigenlijk om met zulke voorstellen voor de dag te komen? Zou zo'n maatregel de uitverkoop aan Nederland niet tegenhouden? Zou dat niet de mogelijkheid bieden om een sociaal statuut uit te werken? Zou zo'n maatregel de bemanningsproblematiek niet uit de wereld helpen?

C. Vandromme, Oostende



\* 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 



# Hoe staat de visserij er elders in Europa voor?

IN DE MEESTE Europese landen is er weinig bekend over de economische situatie van de visserij. Op enkele uitzonderingen na, zoals Nederland, België, Duitsland, Noorwegen, IJsland en Italië, zijn er eigenlijk nauwelijks goede gegevens op centraal niveau beschikbaar. In Frankrijk is de verzameling versnipperd, in Denemarken wordt sinds kort een poging gemaakt in deze richting. In het Verenigd Koninkrijk is onlangs een studie verricht, die over enkele jaren zou worden bijgewerkt. In de overige landen is er eigenlijk bijna niets.

TEGELIJKERTIJD NEEMT HET belang aan economische informatie ten behoeve van beleid steeds toe. De uitvoerbaarheid van *Meerjarig Oriëntatieprogramma's* is natuurlijk in belangrijke mate afhankelijk van de vraag of de schepen wel of niet verdienen. De marktontwikkelingen bepalen de prijzen en dus ook de winsten van de bedrijven. In 1994 hebben de problemen op de vismarkt tot veel sociale onrust geleid, o.a. in Frankrijk waar vervolgens het Bretonse parlamentsgebouw in vlammen opging. En, niet te vergeten, de mate waarin de ondernemers willen

investeren in nieuwbouw of modernisering en het vertrouwen die zij hierbij van de banken krijgen, heeft direct te maken met de winstgevendheid.

## Verenigde visserijeconomen

Het is daarom niet verbazingwekkend dat de Brusselse beleidsmakers sinds enige tijd het belang van de economische informatie hebben onderkend. De basisverordening van het *Gemeenschappelijk Visserijbeleid* heeft al in 1992 'opgeroepen' tot de voorbereiding van een economisch rapport over de Europese visserijen. Een bedrijfscono-

mische analyse zou een aanvulling moeten vormen voor de biologische adviezen die jaarlijks door het *ICES* aan de Europese Commissie worden gegeven. Op basis van deze economische gegevens zal in de loop van 1999 een model worden ontwikkeld om de *TAC adviezen van ACMF* een economische interpretatie te geven.

Daarom zijn een paar jaar geleden op initiatief van het *Landbouw-Economisch Instituut* uit Nederland een zestal voornaamste instituten op het gebied van visserij-economie in VK, Frankrijk, Italië en Denemarken bijeen gebracht om de basis voor zo'n economisch rapport te leggen en om een EU-brede samenwerking van economen tot stand te brengen (vergelijkbaar aan die van de biologen, maar op een veel kleinere schaal). Een eerste project werd in 1997 afgerond en sinds het begin van 1998 zijn wij bezig om het 'echte rapport' uit te werken. Economen uit 13 landen en 14 instituten, universiteiten en adviesbureaus hebben afgelopen oktober het eerste concept van het rapport voltooid. In de loop van februari zal het rapport worden verspreid. Het bevat informatie over de economische resultaten van visserijvloten, die tot nog toe nergens anders beschikbaar was. Hieronder staat alvast een selectie van inhoud en conclusies uit dit rapport.

## Nationale visserijen

Het rapport geeft algemene gegevens over de nationale visserijen en het behandelt de resultaten van ongeveer 30 vloten in 1996 en 1997. Er wordt ook een raming van de verwachte resultaten voor 1998 gemaakt. Deze vloten vertegenwoordigen binnen de totale EU visserij ongeveer 20% van het aantal schepen en 30 à 40% van productiewaarde, werkgelegenheid aan boord en motorvermogen. Voor België worden de *boomkorkotters* behandeld. De meeste segmenten van andere landen zijn *bodemtrawlers* en in sommige gevallen kleinere *multi-purpose kotters*, *pursee seiners* en *gill netters*.

De gehele visserijvloot van de EU telt ongeveer 96000 schepen met 6,8 mln kW en 1,8 mln GT. Er werken 250 000 mensen aan boord, maar voor velen is dit waarschijnlijk geen volledige baan. Veel vissers verdienen een deel van hun inkomen ook met werk elders. De totale aanvoerwaarde wordt geraamd op ca 16 miljard gulden.

Het rapport laat de relatieve rol van de verschillende nationale vloten binnen de EU visserij zien. Voor België is alleen rekening gehouden met de boomkorfloot. Opvallend is de zeer grote gemiddelde omvang van de Belgische kotters in vergelijking met de meeste andere landen in de EU, met uitzondering van

## Vlaamse Visserij Coöperatie

### het toeleveringsbedrijf der visserij

#### Vestiging Zeebrugge:

Groenlandstraat 101

8380 Zeebrugge

Tel.: 050 / 55 15 57

050 / 55 28 70

Fax: 050 / 54 74 08

#### Vestiging Oostende:

H. Baelskaai 12

8400 Oostende

Tel.: 059 / 32 12 10

Fax: 059 / 32 12 10

Touwen, bindgaren, hijskabels, Grosby-sluitingen, enz.

Beschermkledij voor visserij en industrie

o.a. veiligheidsschoenen Atlas

Scheeps- en industrieverven en toebehoren

Stalen kabels (alle diameters)

Sportnetten, veiligheidsnetten, tuinbouwnetten, industrienetten

**Scheepselectronica  
Navigatie-apparatuur  
Brandstoffen en oliën**

**HOGE KWALITEIT! - INTERESSANTE PRIJZEN!**

Nederland. Als gevolg daarvan is ook de opbrengstwaarde per opvarende twee tot vier maal zo hoog als elders. Deze grote verschillen ontstaan gedeeltelijk omdat er 'appels en peren' worden vergeleken. Sommige Europese landen hebben immers een 'grote' kustvisserij die wel belangrijk is qua aantallen, maar veel minder voor wat betreft de productie. Het is dan ook in deze sector waar veel deeltijdarbeid voorkomt.

De belangrijkste indicator is wellicht de toegevoegde waarde per opvarende. Dit is de som van het deel voor de bemanning, winst voor de schipper/eigenaar en afschrijvingen en rente. De Nederlandse en de Belgische boomkorkotters laten hier de hoogste waarden zien. Dit komt gedeeltelijk door de relatief hoge afschrijvingen en rente die deze kapitaalintensieve visserij met zich meebrengt.

### Algemene conclusies

Het rapport trekt een aantal algemene conclusies die voor de 30 geanalyseerde vloten grotendeels opgaan:

1. De bedrijfsresultaten zijn sinds 1995-96 veelal verbeterd dankzij hogere visprijzen en een lichte daling van de olieprijs in 1997. De aanvoer van sommige vloten is bovendien gestegen.
2. In 1996-97 laten bijna alle vlootsegmenten een positieve cash flow zien. Ook al is dit wellicht niet altijd voldoende geweest om de kapitaalkosten te dekken, op termijn van 2-3 jaar loopt de voortzetting van de bedrijven geen gevaar.
3. Verbetering van de resultaten blijkt verder uit de toename van uitgaven aan onderhoud en reparaties. In relatief slechte jaren blijven deze uitgaven achterwege en worden ingehaald als de resultaten dit weer toestaan.
4. In veel landen blijkt de gemiddelde leeftijd van de schepen vrij hoog te zijn, vaak boven 20 of zelfs 25 jaar. In de praktijk is een groot aantal oude casco's volledig verbouwd en gemoderniseerd. Een conclusie dat er op grote schaal van veroudering sprake is lijkt vooralsnog niet gerechtvaardigd.
5. Het aantal actieve schepen daalt, maar het zijn meestal de kleinere kotters die de visserij verlaten. De vlootomvang in termen van GT's en kW's daalt in ieder geval veel langzamer.

Het project zal in de herfst van 1999 en 2000 het rapport nog twee maal uitbrengen. Daarna zal opnieuw worden bezien wat de waarde is van deze informatie en in welke vorm deze activiteit (al dan niet) voortgezet zou kunnen worden.

Marius van Wijk en Pavel Salz  
Afdeling Visserij, Landbouw-  
Economisch Instituut Nederland

De belangstellenden kunnen bij het secretariaat van de Afdeling Visserij van het LEI in Nederland een exemplaar van het rapport bestellen (tel. 00-31-70-3308200 of 3308354). Voor een verdere ontwikkeling van het rapport zullen van Wijk en Salz uw commentaar zeer op prijs stellen, zo laten zij ons weten.

## Sait verkoop maritieme divisie

Het Belgische tele- en radiocommunicatiebedrijf Sait-Radio Holland heeft zijn maritieme elektronica-divisie Sait Marine *cash free* verkocht (dat wil zeggen: door inbreng van activa) aan de Duitse STN-groep uit Bremen (49 % British Aerospace en 51 % Rheinmetall AG). De activiteiten worden ondergebracht in het nieuwe bedrijf Euro Marine Electronics waarin STN ook haar marinedivisie STN Atlas Elektronik en het Deense EuroCom Industries (ECI) plaatst. Sait behoudt 47 procent in Euro Marine Electronics, STN houdt de meerderheid van de aandelen in handen. De Deense fabrikant van radioapparatuur EuroCom is de laatste jaren succesvol omdat het ten volle profiteert van de wereldwijde doorbraak van het GMDSS-systeem.

De alliantie maakt van Euro Marine Electronics een onderneming met een omzet van 17 miljard frank en 2.500 werknemers in der-

tig filialen. De transactie zal bij het beursgenoteerde Sait geen jobs kosten.

Sait, voor 64 procent in handen van Copepa, boekte in 1997 een omzet van 11,2 miljard en een brutowinst van 93 miljoen frank (53,4 netto). De marinedivisie, goed voor 6 miljard omzet, is evenwel verlieslatend. Het was al langer bekend dat Sait naar samenwerkingsverbanden zocht omdat het het rampzalige zoekjaar '94 moeilijk te boven kwam.

### FAILLIET

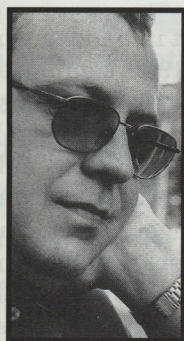
- Les Pêcherie Bretonnes SPRL, rue de Liège, 4357 Limont (Donceel), groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op 29 januari 1999.
- Omni Fish SPRL, Chaussée de Waterloo 438, 1060 Sint-Gillis (Brussel), vishandel. Failliet verklaard op 2 februari 1999.



Vooruitdenken is klaar zijn  
om te betalen in Euro

Wij geven de toekomst alle kansen

# TUSSEN SCHIP & KAAI



DE MENS EN zijn technisch vernuft staan voor niets. Toen ooit een of andere Neanderthaler het vuur uitvond was meteen de grootste stap gezet in de ontwikkeling van ons ras. Deze verre voorvader van alle Watts, Volta's, Curies, Edisons en Joules der aarde had geen boodschap aan het revolutionaire van zijn ontdekking: als hij het maar warm had. Na eeuwen van hout en droge bladeren op een kampvuur werden nieuwe energiebronnen ontdekt. Houtskool werd opgevolgd door steenkool, aardolie en aardgas. De elektriciteit en de manieren waarop die kon opgewekt worden bood een belangrijke denkpiste in de zoektocht naar een onuitputtelijke bron van energie. De voorraad fossiele brandstoffen slinkt immers snel. De teloorgegangene windenergie, ooit door de molenaar gebruikt om meel, en dus voedsel te produceren vindt sinds geruime tijd opnieuw grote opmars. Een alternatief voor de sterk geveiseerde en potentieel gevaarlijke kernenergie, in de vorm van reusachtige windmolens vond veel bijval. Als energiebron heten ze milieuvriendelijk en ongevaarlijk te zijn. Ware het niet dat ze zo gigantisch lelijk zijn. Ware het niet dat de voeten van die molens bezaaid liggen met ontzielde vogellijken, met door de reusachtige wieken afgemepete vleugels, ingeslagen kopjes en gebroken poten. Maar iets of iemand moet toch de prijs voor de vooruitgang betalen, nietwaar? Is het dan verwonderlijk dat ook de visser in de klappen deelt?

Het begon al een tijdje geleden. Sommige gebieden in de Noordzee werden bezaaid met olie- en gasboorplatformen, onderling en met het vasteland verbonden door een wirwar van buizen, nodig voor het transport van de ontgonnen grondstoffen. De vissers zagen hun jachtvelden stelselmatig ingepalmd worden, niet in het minst door dat spinnend web van levensgevaarlijke pipelines, die soms explosief zijn en meestal slecht ingegraven. Buiten de Noordzee is ook de tongrijke Liverpoolbaai voor een groot gedeelte no-go area geworden, door de expansieve groei van het plaatselijke gasveld, dat 's nachts als een helderverlichte stad-in-zee het daarachter gelegen, verdoemde en doodbloedende Sellafeld verdringt. Boorplatformen zijn voor de visser een vertrouwd zeebeeld geworden.

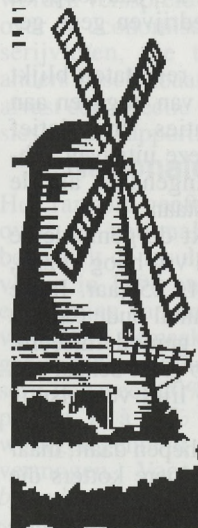
Misschien krijgen ze er binnenkort een stel neefjes bij. In Belgische wateren dan nog wel! De regering heeft enkele maanden geleden 'het juridische pad vereffend voor de aanleg van een windmolenpark in zee'. Op zandbanken in de territoriale wateren zullen ongeveer 50 van die gedochten geplaatst worden. Op 10 km uit de kust weliswaar, om het uitzicht voor de Noordzeetoerist niet te verpesten. In 4 à 10 meter diep water, en dus buiten de drukke scheepvaartroutes naar Zeebrugge en de Schelde. Een selectie van bedrijven die dergelijk project kunnen realiseren werd of wordt gemaakt. Het is dan enkel nog wachten op de firma die interesse heeft om het project (wan)gestalte te geven. Zodra dat detail is weggewerkt kan het windmolenpark naar Nederlands voorbeeld in twee à drie jaar verwezenlijkt worden. De energieproductie van die molens zal naar schatting vier keer het verbruik van de stad Oostende bedragen. Binnenkort mag ik dan ook geen enkele Oostendenaar meer horen klagen over een gebrek aan energie!

Maar, mijn immer aanwezige bezorgdheid voor het welzijn van de visserij noopt tot het stellen van een ander probleem. Om de geproduceerde elektriciteit aan land te krijgen zullen onderzeese kabels gelegd worden. Welke nefaste gevolgen mogen onze kustvissers hier in het vooruitzicht stellen? Betekent dit opnieuw dat een visgebied teloor zal gaan? Hoeveel vierkante zeemijl zal ons kleinste vlootsegment nu weer moeten inboeten? Welke gevaren zijn er verbonden aan het vastslaan of haperen aan een stel kabels onder spanning?

Nadat de Vlaamse vissers de Franse warrelnetters en de Hollandse kapers bevochten, ziet het er nu naar uit dat ze mogen ten strijde trekken tegen windmolens. (Het precedent hiervoor werd geschapen door een of andere Don, in 1605).

Als die windmolens er dan toch moeten komen, kan men ze beter op het strand zetten. De zonnekloppers zullen maar wat blij zijn met een stel reusachtige ventilatoren om hun aangebrande huidje te koelen. En als ze dan 's avonds kunnen kiezen tussen verse garnaltjes van de trap en tongrolletjes, in plaats van Taiwan Shrimps en victoriabaars, dan zullen de molenwieken voor hen ook plots heel wat minder lelijk ogen.

Philippe Godfroid



B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

## LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

De citaten



'De golf aan fusies en overnames die het Europees economisch gebeuren kenmerkt, is ook aan de zeevisserijsector niet voorbijgegaan (...) Vooral in de bankwereld lijken de nieuwe groepen het financiële gebeuren in ons land te herleiden tot het spel van een paar spelers. (...) In de visserijsector is het zover nog niet gekomen, al wordt ook hier duidelijk dat enkele marktspelers een meer dan gewone stempel op de markt drukken.'

Dirk Florizoone in Wegwijs in de Visserij, II 1998.

'Ik ben diep onder de indruk van de eminente liberale denkster Joyce De Troch. Zij vat het [liberale] gedachtegoed (...) samen in een oneliner die Tobback nooit had kunnen bedenken: "Wij zijn voor het recht van de sterksten, zoals bij de dieren".'

Steve Stevaert in Humo (15 september 1998)

'Mijnheer de voorzitter, uw brede schouders kunnen zware lasten tornen. Aan u de eer om uw beroepsorganisatie met macht en eendracht naar een betere toekomst te leiden.'

Gouverneur Paul Breyne tot Bart Schiltz op het congres van de Rederscentrale.

'Maar als in een maatschappij de economie het sociale overheerst, dan gaat er in mijn hoofd een rood licht knippen. (...) Het economische verdrijft het humane uit onze samenleving.'

Monseigneur Muskens in DM, 28.11.1998.

'We mogen niet lijdzaam toezien hoe alles verder teloorgaat. Het is hoog tijd dat de Vlaamse overheid het voortouw neemt op zoek naar nieuwe mogelijkheden op gebied van visdistributie vanuit onze Vlaamse vissershavens.'

Michel Claes op de opening van het nieuwe opleidingscentrum voor visbewaterkers.

'In een brief aan de voorzitters van de SP, de VLD en VU-ID21 en fractieleider Paul Tant van de CVP dringt Geert Deman van de Maritieme Ombudsdienst erop aan om in het komende regeerakkoord van de visserij een totale Vlaamse bevoegdheid te maken.'

Het Laatste Nieuws.

'De politici willen meer bevoegdheden afnemen van de federale overheid. Meer bevoegdheden betekenen namelijk meer ministersposten, meer ambtenaren en meer fondsen. (...) onder het mom van efficiëncy bedrijft men... Vlaams cliëntelisme.'

Dieter Lesage in DGA, 21 oktober 1998.

'Vandaag wordt ongeveer twintig procent van onze vaartuigen uitgebaat door Nederlandse eigenaars. Vierentwintig eenheden van de overgebleven honderd veertig, als de jongste telling klopt. Daarnaast zijn er ook een paar reders die omwille van bemanningsproblemen en economische redenen hun vissersvaartuig met Nederlanders bemannen en de volledige exploitatie in Nederland laten plaatsvinden.'

Rederscentrale, februari 1999.

'Het is niet de twijfel maar de zekerheid die gek maakt'

Nietzsche (voor hij gek werd).

BREDENE

Jaarboek Ter Cuere

In het jaarboek 1998 van de Bredense heemkundige kring Ter Cuere gaat Louis Vande Castele onvermoeibaar verder met zijn inventaris van de 'gebeurtenissen in de visserij'. Dit jaar komt de kroniek van het jaar 1953 aan bod. Zoals de voorgaande jaren wordt de opsomming (23 pagina's) verlucht met talrijke foto's van vaartuigen uit de unieke Vande Castelecollectie.

Wie hierover meer wil weten rept zich naar het secretariaat van de heemkring, Sluisvlietlaan 100 te 8450 Bredene.

HEIST

Vissershulde blijft mensen aanspreken

Karnaval in Heist, dat was altijd al het moment dat de ganse visserijvloot van de Oostkust in de thuishaven aanwezig was. Ook nu weer, werd de St-Antoniuskerk door leden van de oudleerlingenbond, 'Vissersvreugd' traditioneel versierd met vissersnet, scheepslichten, roer, kompas... Voeg daarbij een zinvolle homilie van visserijaalmoezenier Demaecht en alles was aanwezig om de overleden vissers te herdenken. De gemeenschap deed het met een bloemenhulde aan het monument aan de zeedijk in Heist.

Tijdens de receptie achteraf aangeboden door het provinciaal bestuur, in de zeevissersschool, was het burgemeester Lippens die dankte in naam van de bevolking van de oostkust. Ook had de burgervader enige opmerkingen. Hij begreep met name niet altijd de vele

tegenspraken die hij in de loop van het jaar moet verwerken: dit keer gaat het goed met de visserij, dan is het weer niet goed. Het is wel of niet een rampjaar. Het is hoopvol en anderzijds gaat men dan weer minder hoopvol naar de toekomst... Het maakt, zo meent hij, de visserijsector ongeloofwaardig, ook al omdat deze elkaar tegensprekende berichten door officiële beleidsmiddelen worden verspreid.

Hij besteedde ook aandacht aan het bemanningstekort. Het is de plicht van iedereen die bij de visserij betrokken is, dit probleem te helpen oplossen. Het zoeken naar toekomstige vissers mag niet meer, zoals het tot hertoe gebeurde, overgelaten worden aan het personeel van de visserijschool. Het voortbestaan van de Vlaamse zeevisserij is het best gediend door een grenzeloos geloof in de eigen sector, zonder blind te zijn voor het gebrek aan sociaal leven, lange afwezigheid, willekeur van bepaalde reders en onzekerheid in de verdiensten. Hij wenste de mensen die bij de zeevisserij betrokken zijn veel vertrouwen en geloof toe: 'het beroep van visser met trots promoten en vooral de positieve resultaten laten aan bod komen', zo heette het.

Bestendig afgevaardigde Gerard Naeyaert gaf op zijn beurt een toelichting over de inbreng van de provincie in dit speciaal zeevisserijonderwijs. Ook in de provinciale kringen is er geloof in de sector. getuige daarvan is de medewerking die er geboden wordt in de opleiding van toekomstige vissers en mensen die een beroep leren dat zee gebonden is (jd)

Nieuwe schepen voor P&O North Sea Ferries



Zeebrugge - Op de scheepvaartroute Rotterdam-Hull komen in het jaar 2001 twee nieuwe ferryboten van P&O North Sea Ferries in dienst. De Norsun en Norsesea komen dan van Rotterdam naar Zeebrugge en vervullen de dienst op Hull. De nieuwe Rotterdamse veerboten [maximum snelheid van 22 knopen (40 km/h)] zullen plaats bieden aan 1.360 passagiers, 400 vrachtwagens en 250 auto's.

De bouw van deze nieuwe ferry's kost rond 11 miljard Bef. Ze zullen tot de modernste van de wereld mogen gerekend worden met een luxe inrichting. De afvaarten uit Rotterdam hebben behoefte aan grotere ferry's om dat er ook heel wat Duitse trafiek via Rotterdam naar het noorden van Engeland, Schotland en Ierland gaat.

De Norsesea en Norsun komen dan naar Zeebrugge waarmee de capaciteit als dienstverlening op de route Zeebrugge-Hull verhoogt. (jd)

# DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wakk hart en een kwak karakter



De tijd dat ik, De Laatste Vuurtorenwachter, mij onledig hield met het afbreken van wat andere mensen poogden op te bouwen, ligt achter ons. Althans voorlopig. Want het is maar al te waar wat het spreekwoord zegt: *'Opbouwen is gemakkelijk, maar afbreken...!'* Dus heb ik mijn opportunistische kar gekeerd onder mijn nieuwe leuze: *If you can't beat them, join them (Als ze niet te verslaan zijn, rook je maar een joint)*. Sinds enige tijd schrijft ik mij te pletter om de visserij in een positief daglicht te plaatsen, het imago van de reders op te krikken, het geloof in de sector aan te zwengelen en de hoop op een stralende toekomst aan te dikken (zoals in een dikke mist als het ware). Ik acht de kans dan ook reëel dat ik in de nabije toekomst de prachtige hondenwachtrofee (in de vissersmond ook wel stijvelultrofee genoemd, om redenen van het tijdstip waarop de hondenwacht doorgaat en die ik hier omwille van plaatsgebrek niet verder kan ontluilen) in de wacht zal slepen. En terecht. Mijn motto is immers: als het de visserij

betreft zijn alle argumenten goed! Bijvoorbeeld: hoe kunnen we het personeelsprobleem in de visserij oplossen? Door de meest onwaarschijnlijke combinaties van mensen de zee op te sturen natuurlijk. Door niet meer te spreken van *werkvolk*, maar van *medewerkers, maten en partners!* En door het publiceren van enige goedgeplaatste publicaties, publiereportages en anderssoortige nieuwmodische vormen van volksverlakerij ofte *imagebuilding* dien zich onze media als informatie vermommen (maar die in feite niets anders dan pure propaganda zijn).

Maar laat ons u vooral nog eens uitnodigen op een kunsttentoonstelling waarvan de opbrengst volledig naar de schrale kas van uw lijfblad HVB zal gaan. Deze 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: *'In iedere mens schuilt een potentiële partner. Laat u niet afschrikken door vooroordelen'*. Vandaar ook de trefende gelijkenis tussen de foto links en rechts die hierboven afgedrukt staan. *Vat j'em?!* Op de foto links: New York, 1955. Amerika staat versteld. Kan het waar zijn dat Marilyn Monroe, het sexy domme blondje, een verhouding heeft met Arthur Miller, de strenge paus van het Newyorks theater? Het is waar. Miller, de puriteinse, gereserveerde intellectueel, is hopeloos verliefd op Marilyn. (Wordt vervolgd door nog meer lokkende beelden in HVB van april!)



Verzekeringmakelaars CDV nr 13615

**VANDEKERCKHOVE - SMETS**

# M E E R VERZEKEREN VOOR MINDER GELD

**Wij zorgen niet alleen voor  
een goedkopere verzekering,  
maar tevens voor  
een betere dekking.**

**VRAAG ONS  
EEN VRIJBLIJENDE DOORLICHTING  
VAN UW VERZEKERINGSPORTEFEUILLE**

Verzekeringmakelaars CDV nr 13615

**VANDEKERCKHOVE - SMETS**

**Dirk en Kris**

**Driftweg 13 - 8450 BREDENE**

**Tel.: 059 / 330 511**

## Registers

Iedere werkdag gebruiken wereldwijd meer dan 100 000 bedrijven actief in de scheepvaart en expeditie de standaardwerken 'The Shipbrokers' Register' en 'The Forwarders' Register. Ze bevatten alle up-to-date gegevens van meer dan 14.500 expediteurs zowel voor het zeeals voor het luchttransport. De juiste bedrijfsnaam, contactpersonen, adres, telex, fax, telefoonnummers (ook na de kantooruren) vindt men in deze werken. Bovendien zijn al die gegevens nu ook op CD-Rom beschikbaar. Niemand uit de transportwereld kan het nut van dat alles ontkennen.

Wie meer over deze publicaties wil weten kan bijkomende inlichtingen bekomen bij: The Shipbrokers' Register, P.O. Box 2 261022 Landskrona, Zweden Telefoonnummer + 46 418 250 90 fax + 46 418 23332. E-mail: info @wramfeltmaritime.se

## Cunard en P&O

In de reeks 'Glory Days' van de uitgeverij Ian Allan, waarin diverse aspecten van de transportwereld aan bod komen, verschenen recentelijk twee titels die elke 'shiplover' zal interesseren. Beide boeken werden geschreven door dezelfde auteur, David L. Williams, en beschrijven de misschien wel twee bekendste Britse rederijen aller tijden, P&O en Cunard.

Ieder boek, prachtig geïllustreerd, uitgegeven met harde kaft in landscape-vorm, beschrijft bondig de geschiedenis van de rederij, haar voornaamste schepen en de diverse routes waarop men actief was. Hierbij werd detail niet uit het oog verloren waardoor de boeken een totaalindruk nalaten

'Glory Days' P&O (ISBN 0711026084) en 'Glory Days: Cunard' (ISBN 0711026076) kosten elk £14.99 en zijn normaal te bestellen via elke goede boekhandel. Bestellen kan ook bij Ian Allan Mail Order, Littlehampton Book Services, 10-14 Eldon Way, Littlehampton BH 17 7HE.UK

## Scheepsregisters

Ieder schip dat de zeeën bevaart moet een nationaliteit hebben wil ze van bescherming onder het internationaal recht genieten. In 'The 1998 Official Guide to Ship Register' werkt auteur Marie Lucca dit fundamentele principe van het internationaal publiek recht uit. Bovendien moet worden benadrukt dat het boek het meest volledige overzicht ooit geeft van scheepsregisters zoals die in meer dan honderd verschillende landen worden ingevuld, een echte encyclopedie! Bovendien hanteert de auteur uniforme normen in de beoordeling van de verschillende vlaggen zodat vergelijking zonder al te veel problemen kan. Alle parameters die de exploitatie onder een bepaalde vlag bepalen komen aan bod, zoals bemanning, financiering en hypothecken, classificatie, registratie-fees enz. Zelfs statistieken of de betiteling als

'goedkope vlag' door de International Transport Workers' Federation (ITF) werden opgenomen. Voor wie meer wil weten over de implicaties van een scheepsregister is het boek een echte must.

*'The 1998 Official Guide to Ship Register'* kan men bestellen bij International Ship Registry Review, c/o International Marketing Strategies, 28 Southfield Avenue, Stamford, Connecticut 06902, USA

**Scheepswerf**

Op haar hoogtepunt in 1967 stelde de scheepswerf Cammel Laird in Birkenhead zowat 12.000 mensen tewerk. 'Life at Lairds', samengesteld door David

Roberts is een compendium van zeventien persoonlijke verhalen die optekenen hoe het leven op de werf door de gewone werkmans werd ervaren. Hierbij werden bijdragen samengebracht uit het meest uiteenlopende vakmanschap dat op een scheepswerf van doen was, van kraandrijver tot verpleger, van buizenfitter tot plaatbewerker, van boekhouder tot steward in de kantine. Het resultaat is een kaleidoscoop van anekdotes, een levendig beeld van de vaak schrijnende omstandigheden waarin moest worden gewerkt. Vaak was dat werk vuil, gevaarlijk, luidruchtig, stinkend, koud. Vermits heel wat van die verhalen ook herinneringen ophalen geeft het boek een beeld van de werf die teruggaat tot 1917. Ondanks dat alles genoot de werf een wereldreputatie en leverde ze uitstekende schepen. Naast de varende kastelen van de zee, de reuzenpassagiersschepen zoals de 'Mauritania' of de 'Windsor Castle', blijft Cammel Laird bekend voor de bouw van oorlogsschepen. HMS 'Rodney, HMS 'Ark Royal' en HMS 'Prince of Wales' zijn er slechts enkele van. Na de afwerking van HMS ' Unicorn', de laatste van de vier Upholderklasse duikboten voor de Royal Navy, sloot de werf in 1993 definitief haar deuren.

Goed geïllustreerd, ter zake geschreven, staat 'Life at Lairds' borg voor een degelijke bijdrage aan een belangrijk stuk maritieme geschiedenis.

'Life at Lairds' kost £ 7.99 (inclusief P&P)

en kan worden besteld bij Avid Publications, Garth Boulevard, Higher Bebington, Wirral Merseyside L63 5LS UK.

**Kadet**

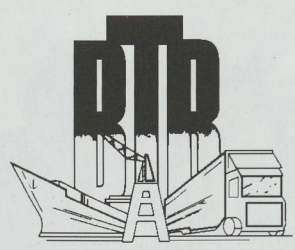
'Bottom Bunk - Top two Drawers' door Gerard Stevens vertelt op levendige wijze de avonturen en belevenissen van een zeventienjarige kadet die begin jaren vijftig voor het eerst zee kiest aan boord van een 'tramper' van de Britse handelsvloot. Tijdens een vijf en een halve maand durende trip gaat het van de Tyne naar de Zweedse Baltische kust waar woodpulp wordt geladen voor Buenos Aires. Op de terugweg wordt graan geladen voor Liverpool. Het boek bespeelt een nostalgische snaar. Menig zeeman zal er zijn eigen 'eerste stappen' op zee in herkennen. Niet alleen zeeziekte, ook de aan boord ondervonden vriendschap en hulp staan blijvend in het geheugen gegrift. Het boek is aan te raden lectuur die iedereen zal aanspreken die met weemoed in het hart terug denkt aan de dagen toen de schepen voor het laden en lossen vaak nog weken in de haven bleven. Pas bij het lezen van dit boek beseft men hoe ver het menselijke in de moderne scheepsuitbating is afgedreven.

'Bottom Bunk - Top Two Drawers', prijs £ 13.50 kan men bestellen bij The Pentland Press, 1 Hutton Close, South Church, Bishop Auckland, Durham, DL14 6XG, UK

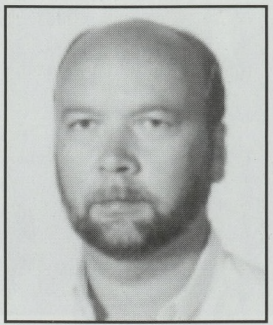
ZEEVISSERS - VISBEWERKERS -  
HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN  
EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-

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

**O.V.A.**

CV Onderlinge Visafslag Oostende  
Vismijn 71 — 8400 Oostende

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

Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!

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

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

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

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

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

## OOSTENDE

## Vernieuwd VDBA-opleidingscentrum voor visbewerkers

**Het vernieuwde opleidingscentrum van de VDAB in de Oostendse pakhuizen 43-44 moet nu een van de modernste in Europa zijn. Cursisten kunnen er in de meest hygiënische omstandigheden een opleidingsprogramma van 24 weken tot polyvalent visbewerker volgen. De vraag naar geschoolde visverwerkers is zo groot dat 95 procent van de cursisten onmiddellijk na hun opleiding aan de slag kunnen.**

DE START DE van opleidingscursussen voor werklozen gaat terug tot in 1983. De toenmalige RVA en de beroepsfederatie voor visgroot-handelaars kregen hiervoor pakhuys 44 in de Oostendse vismijn ter beschikking van het stadsbestuur tegen een symbolische vergoeding. Na vijftien jaar was de inrichting van het atelier aan vernieuwing en uitbreiding toe. De hygiënische normen van het IVK en HACCP zijn immers strenger geworden. De NV Pakhuizen maakte de uitbreiding mogelijk tegen gunstvoorwaarden. De RVA betaalt de instructeurs en brengt de cursisten aan. Het Waarborg en Sociaal Fonds staat in voor de kledij, de materialen en de gereedschappen. De renovatie van het centrum is een gezamenlijk initiatief van het Waarborg en Sociaal Fonds voor de Zeevisserij, de Beroepsvereniging der Visgroot-handelaars van België en de VDAB. De uitvoering was mogelijk door de financiering door de Vlaamse overheid en centen uit het Europees Pesca-programma dat middelen ter beschikking stelt voor de visserijsector in de kustgemeenten.

VDAB-directeur Roland Neirinck, zelf zoon van een visfileerder, zei dat de vernieuwing, kostprijs 12 miljoen frank, de VDAB uiteindelijk niets gekost heeft. De VDAB stond in voor de coördinatie en de praktische uitvoering van de aanpassingswerken. Vooral Camille Verbeke heeft zich hierbij zeer verdienstelijk gemaakt. Het metselwerk, het vloeren, plaatsen van sanitair en schilderen van de werkplaats gebeurde eveneens door VDAB-cursisten onder leiding van hun instructeurs.

## Volk tekort

De visverwerkende nijverheid kampt met een acuut tekort aan opgeleid personeel. De recruitering gebeurt bij gemotiveerde laaggeschoolde werklozen. In groepjes van tien worden ze vertrouwd gemaakt met de technieken van het reinigen, fileren, portioneren en verpakken van diverse vissoorten. Onderzoek wees uit dat van de 73 procent van de vroegere cursisten nog steeds in de visverwerking zitten.

*"Dit project komt tegemoet aan de wensen van de nijverheid en helpt tevens langdurig werklozen aan een zinvolle job"*, was de lof die Gouverneur Paul Breyne de initiatiefnemers toezwaaide tijdens de

openingplechtigheid. Ook de Oostendse burgemeester Jean Vandecasteele sprak zijn steun uit voor de sector. *"Naast tal van andere investeringen laat het stadsbestuur de visserij niet links liggen. Ten bewijze de 30 miljoen die we in de komende maanden investeren in een koelinstallatie en de compartimentering van de vismijn."* Ook Michel Claes, voorzitter van het Waarborg en Sociaal Fonds, brak een lans voor de visserij. *"We mogen niet lijdzaam toezien hoe alles verder teloorgaat. Het is hoog tijd dat de Vlaamse overheid het voortouw neemt op zoek naar nieuwe mogelijkheden op gebied van visdistributie vanuit onze Vlaamse vissershavens."* (gw)



**Na het knippen van het lint (met een fileermes uiteraard) werden gouverneur Breyne, burgemeester Vandecasteele en andere genodigden rondgeleid in het vernieuwde opleidingscentrum. (foto gw)**

## Scheepsdiesel Service

Alle dieselmotoren:

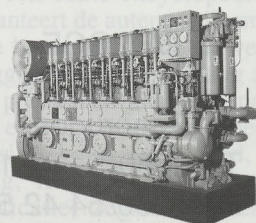
Leveren, plaatsen, revisie en herstelling  
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,  
waterpompen en compressoren e.a.  
Opgieten van motoren met Chockfast  
DROOGDOK  
Schroeven en schroefassen  
Las- en leidingwerk

Bureel - werkplaatsen:

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

**24 u / 24 u. 0477 / 47 66 82**

**SDS** n.v.



# O.369 Attila trekt ter warrelnetvisserij

DAG OP DAG één jaar na het verlies van de O.369 *Konigin der Engelen* liet het Bredense broederpaar Marnix en Alain Verleene zijn nieuwe vissersvaartuig O.369 *Attila* met een liter-

fles geuze Bellevue dopen. De nieuwe warrelnetvisser is van een heel ander type dan de 27 meter lange bordenvisser die ten zuidwesten van Star Point op de zeebodem rust.

De nieuwe O.369 is minder afschrikwekkend dan de naam Attila, koning der Hunnen, doet vermoeden. Het vaartuig is dan ook niet gebouwd om netten te slepen. Het is een boot met een groot overdekt werkdek en een bescheiden brug. De polyesterboot werd gebouwd door Port Isaac Power Boats in



Foto boven: De nieuwe O.369 is binnen. De tevreden bemanning met schipper Marnix Verleene en broer Alain, John Dely, Willy Dekeyzer en Carine Ulin. (foto gw)

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

## Verheye Joël

n.v.

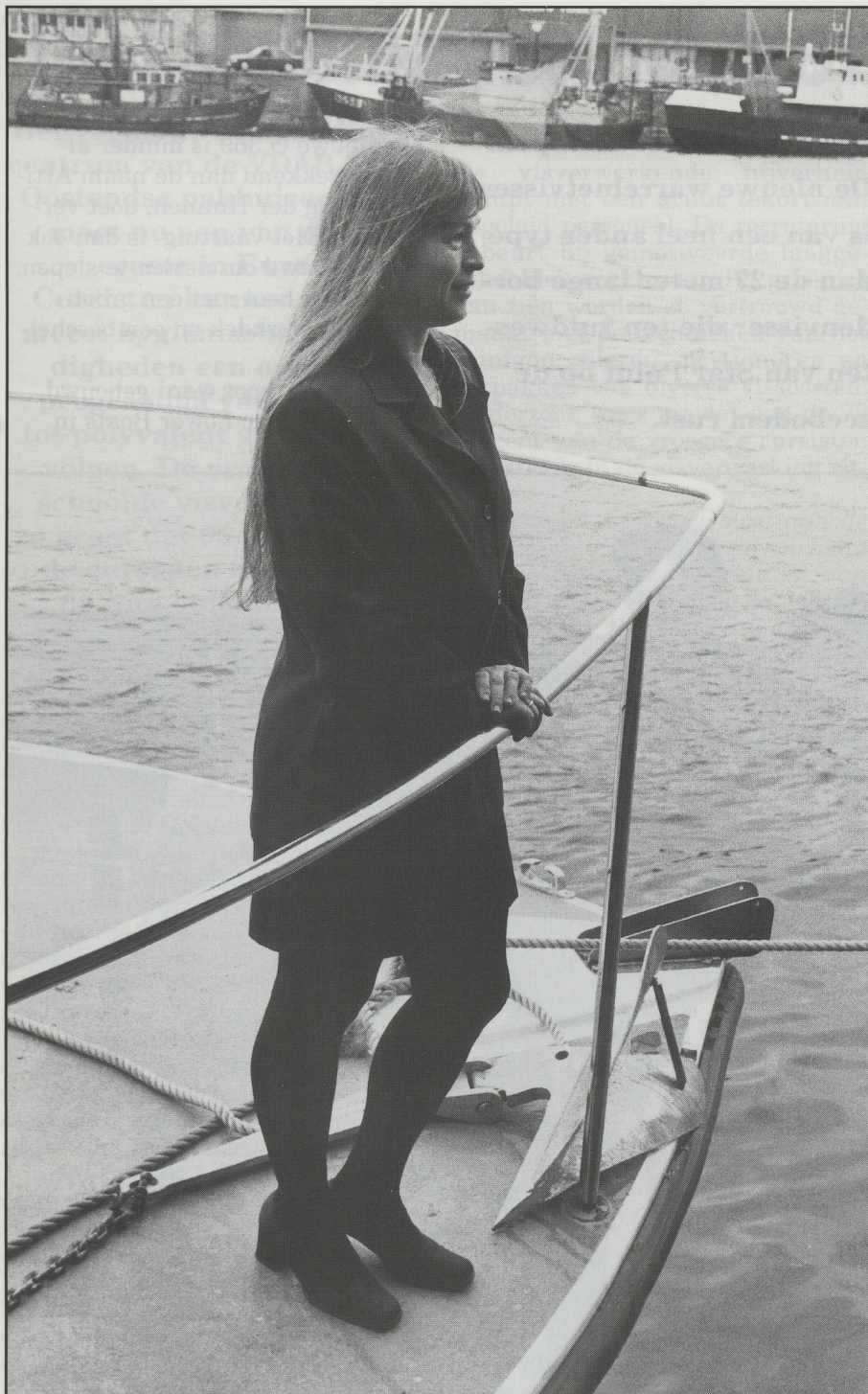


Bureel - werkplaatsen:  
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge  
Werfkaai 9-11 (vissershaven)  
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37  
24 u / 24 u **GSM 0477-412093**



weekblad  
**TJIDINGEN**

Oostendenaar  
vraag ernaar  
bij uw dagbladhandelaar



Bemanningslid Carine Ulin op de Attila.(foto gw)

Wadebridge nabij Padstow (Cornwal). Het vaartuig heeft een lengte van 12,5 meter op 5,15 meter. De polyesterconstructie is een variant van de offshoreboten die het Britse bedrijf gewoonlijk maakt. Twee MAN-motoren van 260 pk drijven elk een schroef aan. Tijdens de overtocht viel de uitbundige kracht van de motoren op. *'Ik moet geen speedboot hebben die 19 knopen aankan. Aan die snelheid kan je niets uitvoeren aan boord van de 12 brt (3 nt) metende Attila. Om de stuwkracht enigszins te milderen heb ik de spoed van de schroef laten aanpassen. Een snelheid van 12 tot 13 knopen volstaat'*, zegt schipper-reder Alain Verleene.

Het in de vaart brengen van het vaartuig vergde een investering van 20 miljoen frank. Om het schip rendabel te maken zal de brutojaarbesomming toch rond de tien miljoen moeten schommelen. De O.369 *Attila* zal vanuit Oostende de dagvisserij beoefenen in de kustwateren (van 200 meter uit de kust tot 25 mijl ver). Met een brandstofvoorraad van 2.200 liter kan men al een flink stuk weg afleggen. Het vaartuig beschikt over een *powerblock* waarmee aan elkaar geknoopte netten van 300 meter kunnen uitgezet worden. Alain Verleene wil telkens met een vier-of vijfkoppige bemanning uitvaren. Een paar handen meer zijn nuttig omdat het ophalen van de staande netten tijdens de kentering, tussen ebbe en vloed, moet gebeuren.

De bemanning bestaat uit schipper Marnix Verleene en broer Alain, John Deley, Willy Dekeyzer, Marcel Deprez en Carine Ulin.

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**

Lichtmatroos Carine Ulin zal meevaren telkens een van de vaste bemanningsleden niet beschikbaar is.

### Trimaran

In Oostende werd erg uitgekeken naar de komst van het nieuwe vaartuig. De tweede warrelnetvisser voor onze vloot.

De eerste is de N.95 *Jonas* die in 1987 in de vaart kwam. De N.95 is een echte catamaran in tegenstelling tot de O.369 die eveneens als een tweerompsboot werd aangekondigd. De *Attila* kan men met wat goede wil als een trimaran beschouwen. Het vaartuig heeft een groot middenrompstuk en langs beide zijden een uitbouw die minder diep in het water steekt.

Het nieuwe vaartuig is met twee maanden vertraging afgeleverd, en daarmee zijn de opdrachtgevers niet zo gelukkig omdat zij het daardoor nog langer zonder inkomen moesten stellen. Ook de Zeevaartinspectie had nog wat opmerkingen waardoor het vissen nog een weekje achterwege bleef.

De overtocht van Padstow naar Oostende verliep bij windkracht zes zonder problemen. Het rondenvan Land's End is geen sinecure voor zo'n lichtgewicht. Er werd wel meer dan twee dagen over de overtocht gedaan, maar dat had te maken met een tussenstop in Brixham. Na de schipbreuk van de O.369 *Koningin der Engelen* werd de bemanning er zeer goed opgevangen. Er mocht dan ook wat tijd af om de voor een bedankje aan de mensen van de *Royal National Mission to Deep Sea Fishermen*.

(gw)

## Vlaamse warrelnetvisserij was primeur voor Nieuwpoort

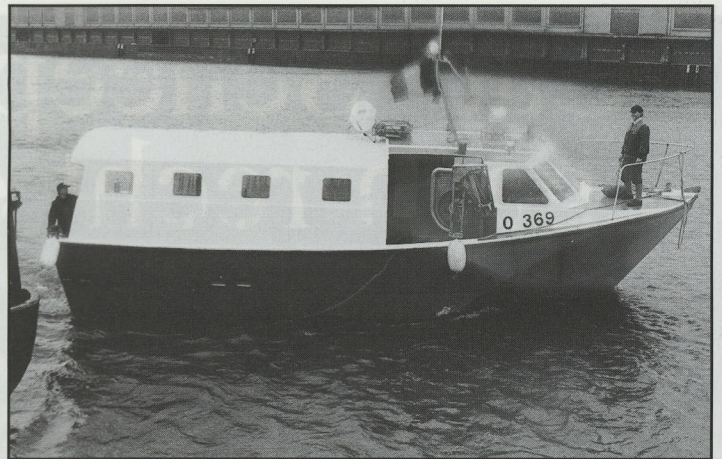


De N.95 *Jonas II* van de rederij Louwagie & Vanderbeken (Luc Louwagie en Gery Vanderbeken) was de eerste catamaran van onze visserijvloot. Bovendien vervaardigd uit composietmaterialen en bestemd voor de warrelnetvisserij. Aan het ontwerp ging twee jaar studie vooraf waaraan ondermeer de Rijksuniversiteit Gent meewerkte. De bouw van de semi-planerende romp in glasvezelplaat, versterkt met polyester, was het werk van scheepsbouwer Cockuyt van de werf Amtec in Klein-Willebroek. Het vaartuig heeft

een kleine 16 miljoen frank gekost. (Die werf bouwde overigens ook de 25 meter lange oceaanzailer Côte d'Or (nu Jaguar) waarmee Eric Tabarly de Whitbread rond-de-wereld-race van 1985-86 mee zeilde.) De *Jonas* kwam in augustus 1987 in de vaart. De catamaran meet 18 brt en beschikte over twee motoren van het type Iveco-Aifo-Fiat 836 van elk 320 pk

waarmee een snelheid van 20 knopen haalbaar is. De motoren zijn in '92 vervangen door gelijkwaardige Volvo-Penta's. Gehoopt werd dat de eersteling vlug navolging zou krijgen, maar dat gebeurde niet. De N.95 *Jonas* doet het echter nog steeds. En nu dus ook de *Attila*. (gw)

**Op de foto's: boven de N 95 *Jonas II*, onderaan de O 369 *Attila*. (foto's gw)**



CRETEL N.V.

Gentsesteenweg 77a, 9900 Eeklo

Tel 09 / 376 95 95 - Fax 09 / 376 95 96

E-mail: cretel@unicall.be

# MACHINEBOUW & INOXVERWERKING

- \* VISONTHUIDMACHINES VOOR ALLE TOEPASSINGEN
- \* VACUUMVERPAKKINGSMACHINES
- \* POTTEN- & KRATTENWASMACHINES
- \* INOX MAATWERK

Eén partner voor  
kwaliteit en service

# GY.269 Kaper in volle zee uitgebrand

VIJFENTWINTIG MIJL VOOR de noordelijke Deense kust is op vrijdagochtend 12 februari het Anglo-Belgische vissersvaartuig GY.269 volledig uitgebrand. De vijfkoppige bemanning kon met het reddingsvlot ontkomen. Naar de oorzaak van de brand is het voorlopig gissen. Een van de mogelijkheden is een kortsluiting in de batterijlader of een lekke brandstofleiding waardoor dieselolie op de hete motor ontbrandde. Het vuur greep zeer snel om zich heen. Na acht minuten stond het schip in vuur en vlam en was er geen elektrische stroom meer. Twee vissers die te rusten lagen hadden niet eens de tijd om zich aan te kleden. De schade wordt geraamd op 66 miljoen frank.

DE BEMANNING VAN de GY.269 stond onder leiding van schipper *Rudy Schiltz* (28), oudste zoon van reder *Bart Schiltz*. De andere opvarende waren de Britse



De in 1986 gebouwde Z.69 Kaper die als GY.269 door brand vernield werd. (foto gw)

stuurman *Paul Johnson* (41) uit Grimsby, tweede stuurman *Stefaan Vanhaecke* (32) uit Zwankendamme, motorist *Sören Couwyzer* (20) uit Heist en matroos *Luc*

*Vandenberghe* (26) uit Zeebrugge. De GY.269 is eigendom van *Bart Schiltz*, voorzitter van de Rederscentrale, en van zijn Heistse venoot *Remi Carton*.

## Cat<sup>®</sup> Scheepsmotoren gaan recht door zee.



**TRECO**  
ENERGY SYSTEMS



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

## Brandalarm

De GY.269 bevond zich vissende circa 25 mijl ten westen van Hanstholm toen de rookdetectoren in de machinekamer omstreeks 2 uur 20 onheil vaststelden. De opvarenden hebben hun leven te danken aan het goed functionerende brandalarm want de brand greep snel om zich heen. De schipper stelde onmiddellijk de Epirb-noodsatellietverbinding in werking en liet enkele vuurpijlen afschieten. Deze werden opgemerkt door Deense vissersboot HM.122 uit Hanstholm die onmiddellijk te hulp kwam. Voor de nauwelijks geklede bemanningsleden betekende dat hun redding. Ze sprongen pas in het vlot als de redders vlakbij waren. In hun ondergoed zouden ze in het ijskoude vlot snel onderkoeld geraakt zijn. Het Deense vissersvaartuig bracht de schipbreukelingen over naar het Zee-manshuis in Hanstholm.

De blusoperatie verliep moeizamer. Pas tegen de middag werd het smeulende wrak naar Hanstholm opgesleept. Het vaartuig mag als totaal verloren beschouwd worden.

Toen hij het onheil vernaam reed reder Bart Schiltz onmiddellijk naar Denemarken. Na een lange autorit was hij zondagmorgen, samen met zijn opgeluchte bemanning terug thuis. Drie van de vier Vlaamse vissers woonden diezelfde dag nog de jaarlijkse vissers-hulde in Heist bij.

Hoe het nu verder moet werd nog niet beslist. Bart Schiltz houdt rekening met de mogelijkheid om een schip te huren. Nieuwbouw ziet hij niet zitten. Het redersduo Schiltz-Carton moet eerste nog de investering in de drie jaar oude Z.69 Atlantis terugverdienen. De verzekeringsmaatschappij pleegt nog overleg met enkele werven om te zien of herstel alsnog financieel haalbaar is. Op die manier zou de maatschappij mogelijk een stuk van de schadevergoeding kunnen recupereren. Anders moet ze vrede nemen met het Nederlands bod van 150.000 gulden op het casco dat al bin-nenliep. (gw)

# 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

## Van Z.69 tot GY.269

De Z.69 werd in 1986 gebouwd op de Scheepswerven Degraeve in Zeebrugge in opdracht van Medard Vandenbroucke en Bart Schiltz, ter vervanging van de verloren gegane Z.289 *Jan Breydel*. Deze Z.289 werd in maart 1985 op de Noordzee geramd door een Panamees containerschip en is gezonken zonder dat er slachtoffers vielen. De bemanning bestond uit schipper Michael Vandierendonck., motorist Danny Janssens, hulpmotorist Danny Oosterlynck, stuurman Luc Savels, matroos Martins Verde Jose en scheepsjongen Michel Decorte. De *Jan Breydel* was amper vijf jaar oud.

De Z.69 *Kaper* kwam op 25 oktober 1986 officieel in de vaart. Meter van het schip was mevrouw Hilde Herteleer (echtgenote van Luc Martens, hoofd van de Dienst voor de Zeevisserij) en de toenmalige Gemeenschapsminister Kelchtermans (toen bevoegd voor het visserijonderwijs). De eerste

bemanning was samengesteld uit schipper Remi Carton, stuurman Patrick Vandenberghe, motorist Danny Oosterlynck, matrozen Eric Degraeve, Leon Degraeve en Lino Vidal en scheepsjongen Rik Cornille.

Toen Medard Vandenbroucke zich uit als reder terugtrok werd schipper Remi Carton mede-eigenaar van het vaartuig.

In 1993 kwam de Z.69 onder Britse vlag als GY.2269 met Grimsby als thuishaven. Eerder werden al de Z.54 (GY.154) en de Z.97 (LT.197) vervlagd.

In 1995 liet de BVBA Rederij De Kaper van Bart Schiltz en Remi Carton een nieuwe grote boomkorteiler van 38 meter bouwen bij Degraeve. De kiel van de Z.69 *Atlantis* werd gelegd in 1993. Het vaartuig kwam in mei 1995 in de vaart. (gw)

## 'Gouden Vis '98' voor O.62 Dini



Voor de zesde keer reikte het bestuur van de Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende trofeeën en ercertificaten uit aan schippers en bemanningen van vaartuigen die zeebiologisch materiaal aanbrachten voor het aquarium. Het was opnieuw reder Luc Bogaert van de O.62 Dini die de "Gouden Vis"-trofee in ontvangst mocht nemen. De "Zilveren Vis" was voor de O.190 Renilde van Lucien Desmit en zijn bemanning. De "Bronzen Vis" ging dit jaar naar de O.152 Aran van Lorenzo Desmit. Ere-certificaten werden uitgereikt aan de bemanningen van de O.100 Emily voor de aanvoer van een zeeraaf en aan de N.95 Jonas II voor de bezorging van 33 zeepaardjes.

**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.: 059/ 23 88 48 — GSM 075/ 83 19 75**

**Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 u 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.**

## Een schip

Dat het maritieme bestaan een blijvende inspiratiebron vormt, wordt nog maar eens bewezen door onderstaande brief die scheepsdieselmecanici Renaud van een reisvriend mocht ontvangen. Echt iets voor publicatie in HVB, zo vindt Renaud. Dat vinden wij ook.

*Een schip is meer dan een romp, een machinekamer, een dek en een mast. Elk schip heeft een eigen innerlijk leven waarvan buitenstaanders nauwelijks weet hebben. Elk schip heeft ook zijn eigen karakter. Als je er lang genoeg mee vaart, in goeie en slechte dagen, en je hebt er het gevoel voor, ontdek je langzamerhand dat je schip IEMAND is, wel niet helemaal, maar toch... De vergelijking gaat op: 't heeft namelijk een persoonlijkheid met eigenschappen en gebreken. 't Is door mensenhanden gemaakt met liefde en vakkennis. Het kan kraken en kreunen en lijden als 't slecht gaat op zee. Bij goed weer trekt het waardig en statig, majestueus bijna, zijn spoor door de wateren. Net als de mensen heeft het littekens, trauma's en deuken opgelopen op weg door de levenszee. Het heeft zijn eigen persoonlijke historie.*

*Heb er eerbied voor, voor het schip, en beschouw het als een gewillig werkbeest dat tegen wind en stroming zijn weg zoekt naar de thuishaven en net als de opvarenden behouden wil aankomen. En jij, stuurman, moet het daarbij helpen; niet bruusk, maar met begrip en zachte hand: steady on. En wordt het door wind en stroming wat uit zijn koers gebracht, stuur dan lizig en rustig wat tegen, en je zult zien: 't komt gehoorzaam weer op koers. Recht door zee.*

**Fernand J.H. Reunbrouck**  
 19.5.1995

Met de 'Prins Albert' op weg van Oostende naar Ramsgate.

# Uitspraken Onderzoeksraad voor de Zeevaart

\* De werkelijkheid kan soms onwezenlijk zijn. Dat is ongetwijfeld een bedenking die veel mensen maken als ze over een uitspraak lezen betreffende een bemanningsprobleem aan boord van de N 52 *Sea Hunter*. Zoals we weten is het schip onlangs vergaan en kwamen alle opvarenden daarbij om.

Dat belette de Onderzoeksraad niet om uitspraak te doen over een vroeger voorval met een compleet andere bemanning aan boord van dezelfde N 52. In augustus 1997 waren Peter Dezutter en zijn mannen aan het vissen in vaargebied III. De schipper had daarvoor Eric Maeckelbergh aangemonsterd als stuurman, die nochtans niet die bevoegdheid had. De Raad moest overigens vaststellen dat het wachtlopen aan boord van de N 52 onmogelijk te organiseren was omdat slechts één van de vier bemanningsleden (met name de schipper) over geldige documenten beschikte om die taak uit te voeren. De schipper had voor deze toestand geen aanvaardbare verontschuldiging en werd voor vier dagen geschorst.

\* Schipper Erik Degraeve voer op 3 september 1998 de haven van Den Helder uit met maar vijf man, daar waar de Z 121 *Deborah* normaliter zes bemanningsleden aan boord moet hebben. Toch werd hij door de Onderzoeksraad niet met een schorsing bedacht. Daarin speelt ten eerste mee dat Degraeve een vlekkeloos beroepsverleden kan aanvoeren. Ook de omstandigheden waarin dat gebeurde hebben een rol gespeeld. In Den Helder was scheepsjongen Steve Maeschalck gekwetst geraakt en door reder Wintein met de wagen naar België teruggebracht. Die reder had er bij zijn schipper hard op aangedrongen de visserij verder te zetten omdat er niet kon gewacht worden op een vervangende scheepsjongen. Alhoewel de Raad uitdrukkelijk stelt dat het de schipper is die verantwoordelijk blijft, hield ze toch rekening met de *'moeilijke positie van de schipper ten overstaan van zijn reder'*.

\* Naar verzachtende omstandigheden van matroos Angelo Lachat werd door de Raad dan weer niet geluisterd. Hij moest op 14 november 1997 aan boord zijn van de O 152 *Aran*. Na ongeveer driekwart uur tevergeefs op hem gewacht te hebben is het voldoende bemande schip zonder Lachat ter visserij getrokken. Die laatste gaf het allemaal toe, maar voerde ernstige privéredenen aan. Het maakte op de Raad geen indruk. Ook omdat de man al eerder voor gelijkaardige feiten veroordeeld was bedacht de Raad hem met 15 dagen schorsing.

Robert Coelus

9 MAART, EEN JAAR GELEDEN:  
OOSTENDSE HAVEN-  
BEZETTING

## De Nederlandse aanwezigheid in Belgische kustwateren

Een jaar geleden bezetten een vijftiental kustvissersvaartuigen de Oostendse havengeul. Zij protesteerden tegen de aanwezigheid van grote Nederlandse eurokotters binnen de drie mijl van de Belgische kustwateren, waardoor de kleinere Vlaamse kustvissersvaartuigen in sommige periodes kansloos ter zeevisserij varen.

Daar waar de Vlaamse Vissersbond (VVB) van de overheid onmiddellijk actie eiste, zag deze laatste zich gebonden door een Beneluxovereenkomst die beide naties toelaat onder elkaars kust te vissen. De VVB-eis werd dan ook omgebogen naar de oprichting van een Belgisch-Nederlandse overleggroep. Los daarvan schakelde de VVB advocaten in en vroeg hen of de Beneluxovereenkomst al dan niet in tegenspraak is met het EG-verdrag dat *'bepaalt dat de Nederlandse vissers enkel tussen de 3 en de 12 mijl binnen de Belgische kustwateren kunnen vissen'*.

Het advocatenkantoor schakelde op zijn beurt de Universiteit van Leuven in om die tegenstrijdige internationale bepalingen met elkaar te vergelijken. Dat leverde alvast een interessant advies op dat inzage geeft in de draagwijdte van dergelijke internationale afspraken. De techniciteit van dit advies belet ons om daar op deze bladzijde uitgebreid op in te gaan. Laat ons alleen maar uit de laatste zinnen citeren: *'Na onderzoek (...) blijkt immers dat in casu dit artikel onvoldoende grond biedt om het Benelux-recht op het EG-recht te laten primeren. De enige vraag, namelijk of de Benelux-overeenkomst als een in casu relevante nabuurschapsregeling kan worden beschouwd, is een open vraag die, via een prejudiciële procedure, enkel door het Hof van Justitie kan worden beantwoord.'*

Een relatief positief advies is het dus voor de Vlaamse kustvissers betreffende een kwestie die evenwel alleen maar opgelost kan worden door een ingewikkelde procedure voor het Europese Hof van Justitie in Luxemburg. Dit duurt uiteraard zijn tijd en is ook kostelijk. Waarschijnlijk is de VVB niet bij machte deze zware kosten te dragen, zodat wij uiteindelijk niet zullen weten wie hierin uiteindelijk recht haalt.

PROVINCIERAADSLID JEAN VYVEY  
INTERPELLEERDE MET SUCCES OVER

## Ondermaatse vis uit Frankrijk

Bij de controles in Belgische viswinkels werd twee keer ondermaatse vis aangetroffen. Provincieraadslid Jean Vyvey wees de West-Vlaamse provincieraad er destijds op dat die ondermaatse vis door de handelaren telkens in Franse visveilingen aangekocht werd. In een adem legde hij de verantwoordelijkheid dan ook in de schoenen van de Franse controle-diensten die hun werk niet doen.

De Bestendige Deputatie volgde hem in zijn redenering en schreef dan ook een brief naar minister Pinxten. Deze reageerde op zijn beurt: *'Ik kan u meedelen,'* zo zegde de minister, *'dat mijn administratie contacten gehad heeft met Franse zeeisserijdiensten (Affaires Maritimes te Duinkerke) alsook met de directie van de visafslag van Duinkerke in verband met deze vaststellingen. Bijkomend administratief onderzoek ter plaatse werd beloofd.'* En hij besloot: *'Met de directie van de visafslag van Duinkerke werd bovendien overeengekomen dat Belgische aankopers, bij betwisting, de aangekochte partijen mogen weigeren op basis van de aanwezigheid van ondermaatse vis in een partij, als gevolg van een slechte sortering in de visafslag.'*

## Overheidssteun aan banden?

In haar Publicatieblad van 21 januari 1999 lezen we dat de Europese Commissie aan de Raad (zie ook onze activiteitenkalender) een Verordening voorstelt die letterlijk zegt dat landen, zoals België die aan de doelstellingen van het MOP voldaan hebben *'voor het in gebruik nemen van nieuwe vangstcapaciteit slechts overheidssteun verlenen indien voor elk afzonderlijk project de capaciteit die aan de visserij wordt onttrokken naar aanleiding van het in gebruik nemen van nieuwe capaciteit, ten minste 30% hoger is dan de nieuwe capaciteit, zowel in tonnage als in vermogen.'* Een voorstel dat ongetwijfeld zwaar op de ontwikkeling van de Vlaamse vloot dreigt te wegen.

## Aktiviteitenkalender voor vissers in maart

4-6 Fishing 99, internationale visserijbeurs in Glasgow

17 Studiedag over 'De zandwinnings op het continentaal plat van België (zie ook elders in dit blad)

30 Visserijraad van Europese visserijministers in Brussel

### APRIL

20-22 Seafood Processing Europe in Brussel (Heizel)

**Visbedrijven in Top 30.000**

Naast de *Top 5000* bestaat er ook een *Trends Top 30.000* van de Belgische bedrijven. Zoals we in een vorig nummer voor de *Top 5000* gedaan hebben, zo deden we het ook voor de *Top 30.000*. We pikten er de bedrijven uit de vis-, visserij- en visverwerkende sector uit. Lees volgende maand in HVB welke visbedrijven (en rederijen) tot de Belgische topbedrijven behoren.

## OOSTENDE —

**Stad koopt panden aan de Baelskaai**

Het Oostendse stadsbestuur heeft op de begroting voor dit jaar 46 miljoen frank uitgetrokken om panden aan te kopen op de Hendrik Baelskaai. De 16 miljoen frank is bestemd voor de aankoop van de terreinen (ca 8.000 m<sup>2</sup>) gebouwen nr 3 en 5 van Valcke Industries NV (failliet in februari '97). De overige 30 miljoen zijn bestemd voor andere aankopen aan de Baelskaai en de Victorialaan in het kader van de realisatie van het Marina-project.

**Containerpark op Panesi**

Oostende is gestart met de procedure om de 83-jarige Richard Panesi het gebruiksrecht van de gronden van de vroegere Panesi-werf aan de Nieuwe Werfkaai te ontnemen. Beide partijen zijn al jaren in juridische betwistingen verwickeld. Het stadsbestuur wil er nog dit jaar een containerpark opzetten.

## BLANKENBERGE —

**Een speciaal HVB-nummer**

Het meinummer van HVB zal traditioneel bijzondere aandacht besteden aan Blankenberge. Een en andere heeft te maken met de jaarlijkse Havenfeesten die deze kustgemeente organiseert. Juul De Vocht gaat voor die gelegenheid op zoek naar oud-vissers uit de huidige toeristenbadplaats. Zij zullen het hebben over de tijd dat Blankenberge 's lands tweede vissershaven was.

**Container nodig?**  
Bel 059 / 51 44 66

# 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, Dolf, de zoon van Robbe... en het meisje dat een drukke praktijk ontwikkelt*

Ze opent het raam. Voor de mannen is dat het teken geworden: het meisje is er en ze is vrij. De zeelucht vult meteen de kamer op de derde verdieping, boven het café 't Slot van Wijnendaele. Van onder de matras haalt ze het schriftje. Op de omslag vindt ze sporen die het bed daar achterlaat, hoe langer hoe meer. De veren laten hun indruk achter, strepen en plooiën, blutsen, echo's van hetgeen er tussen de lakens gebeurd is. Een kaft moet, zoals een mens, hard zijn om het vol te houden in de slachthuisbuurt.

De vuilgrijze randen van de bladzijden die met namen, getallen en aantekeningen gevuld werden steken scherp af tegen de rest van het papier dat nog beschreven moet worden. Ze ruikt aan het schriftje en vindt nauwelijks een spoor terug van de maagdelijke geur van onbeschreven papier die ze in het begin zo gretig opgesnoeven heeft. Op de eerste bladzijde ziet ze de datum staan; de dag waarop het allemaal begonnen is: 13.02. Verwondering. Zo lang geleden al. De winter is als een haas voorbijgerend. Een bries waait verfrissing binnen. Ze draait bladzijden om, tientallen. Hoe langer hoe meer worden er afkortingen gebruikt. Eerst nog onbekende klanten die op de eerste bladzijden met belachelijke bijnamen bedacht worden (snorremans, kwak, de rappe, klein pietje, de zeiker...) worden bekenden, krijgen namen, het aantal namen neemt nemen toe, die namen worden verder in het schriftje initialen. Hetgeen eerst alleen maar neuken is dat met kruisjes aangetekend werd, ontplooit zich in latere tijden tot velerlei bezigheden die nog verder eigen codes krijgen. Komt ze uiteindelijk tot bij een nieuw onbeschreven blad.

Bovenaan dat blad zet ze de datum en zucht. Daaronder schrijft ze: *'De lucht is met zulk zuiver blauw gekleurd dat het oog haar diepte niet kan meten.'* Terwijl die tekst het nieuwe blad begint te vullen, zegt ze de woorden sterk articulerend luidop mee. *'De zon klimt glansrijk op de kim en de verliefde tortelduif drinkt een laatste dauwdruppel van een groen boomblad. Uit 't Slot van Wijnendaele verheft zich onophoudelijk het geblaf...'*, zij denkt een ogenblik na en besluit, *'van mannen.'* De laatste

**VII** twee woorden schrijft ze niet op. Ze trekt een streep en verdeelt het blad in drie kolommen: *tijdstip, omschrijving en bedrag.*

Lang moet ze niet wachten vooraleer er op de deur geklopt wordt.

— 'Binnen', roept ze, en tegelijk sluit ze het raam; een nieuw teken dat op straat door niemand misbegrepen wordt: het meisje is er voor ons niet, ze is bezet.

— 'Wel, wie we daar hebben? Als dat mijn liefste jongen niet is!' Het lijkt erop dat ze echt tevreden is wanneer ze ziet dat het Jaak is die aangeklopt heeft. Misschien is dat ook wel zo. Misschien is het prettiger om een man te ruiken die niet de hele nacht in de ingewanden gestaan heeft, misschien is het aangener om iemand te neuken die het niet gewoon is dagdagelijks beesten te doden. (Maar misschien ook niet.) Is het omdat de ene klant veeleisender is dan de andere dat zij Jaak zou prefereren? Neen, want alles heeft zijn prijs in het kamertje en alles is bespreekbaar op de derde verdieping van het Slot. Doordeweekse mannen betalen een doordeweekse bedrag, zware klanten betalen een zware rekening. Extra werk kost extra geld. Alles heeft zijn prijs en de klant is koning. Rukken is één. Pijpen is twee. Neuken is drie. Naak kost dubbel. Pikante lingerie mag je met drie vermenigvuldigen en de meeste specialiteiten ook. Nieuwigheden (masturberen met een sigaar terwijl de klant toekijkt en zijn eigen ding doet) kost al gauw vijf keer meer. Praten wordt per uur betaald en staat los van het neuken, want mannen die alleen maar willen praten heeft ze nog niet ontvangen: na afloop van een goed gesprek gaat de broek uiteindelijk toch open en dat is extra, ook al omdat die mannen na zo'n gesprek wel in een goeie bui zijn. Wat niet vooraf betaald wordt, kost op 't einde meer. De hoer heeft geleerd dat ze streng moet zijn op haar mannen die allen uit een wereld komen waar geld respect afdwingt. Jaak ziet er neerslachtig uit. Hij hijgt van de inspanning die hij heeft moeten leveren om de zesenzestig trappen tot bij het meisje te nemen. Ze nodigt hem uit om naast haar op het bed te komen zitten. Die zal willen praten, zo weet ze meteen.

— 'Wat scheelt er? Heb je een zware

dag voor de boeg, mijn jongen?' Ze kust hem kameraadschappelijk op de wang, terwijl haar hand zijn knie zoekt.

— 'Schijtebeu ben ik het allemaal.' Hij laat zijn schouders nog dieper hangen. Bingo! denkt ze terwijl ze nauwlettend zijn lichaamstaal analyseert. Ze aait hem door z'n haren, die zachter, ook dunner zijn, dan hetgeen ze bij de jonge slachters pleegt te voelen. 'Vanaf nu is het gedaan met me voor 't zotje te houden. We gaan erin vliegen. Ik kan niet anders.'

— 'k Vind wel dat je gelijk hebt.' Ze kijkt ernstig. Ze weet niet goed waar Jaak naartoe wil met dit gesprek, maar vertellen zal hij het haar toch. Terwijl ze haar vingers zachtjes masserend over zijn hoofdhuid laat gaan, kijkt ze op d'r uurwerk. 'Wil je een uurtje betalen, schat,' zegt ze vlug, 'dan zijn we van die last toch af?'

— 'Ze moeten het maar weten. Ze overdrijven gewoon.' Hij legt een gesprek van een uur op het nachtkastje en vervolgt in een adem: 'Dat ze nu en dan een beest in 't zwart slachten, daar heb ik niets op tegen. Ik ben ook een mens. En niemand moet heiliger zijn dan de paus. Maar ze overdrijven gewoon. Het gaat van kwaad naar erger. Binnenkort zal 't daar al zwart zijn wat de klok slaat.'

— 'Ach, mijn lieve jongen, trek je dat toch allemaal niet zo aan. Denk ook eens aan jezelf, aan je gezondheid. Stress is slecht, weet je dat niet? Het schijnt dat stress nog slechter is dan roken! Spuw het er maar eens uit bij mama, het zal je goed doen.' Ze is dik twintig jaar jonger dan de man die naast haar zit en ze spreekt hem aan met jongen, noemt zichzelf mama en er is niemand die de twee zegt dat er iets niet klopt aan het slaapkamergesprek van een hoer die er tegelijk aan denkt dat ze ook maar eens een paar pumps moet kopen, rooie die goed opvallen.

— 'Godverdomme, maar ik moet mijn werk toch doen. Denken ze nu echt dat ik dat allemaal ten eeuwige dage kan gedogen? Omdat ze me dagelijks met een biefstukje naar huis sturen? Een aanslag op mijn intelligentie is het! Ik durf die biefstuk nauwelijks nog op te eten. Dat stinkt van uren ver naar de hormonen. Heel dat slachthuis riekt naar de apotheker. Denken ze dat ik alles zal blijven laten passeren? Ze verdienen daar honderdduizenden franken per dag. Zwart! En ik zie dagelijks hoe ze het vlees wegsteken. Zwart! Miljoenen in de week. Zwart! Denken ze misschien dat ik een lul ben? Dat is geen bloed dat daar vloeit, dat is puur chemisch spul. Zo'n slachter heeft op één dag meer hormonen binnen dan een atlete in een hele carrière. Het slachthuis lijkt wel op een kliniek voor verslaafde beesten en hun al even verslaafde meesters. En ik zie de



zwartwerkers vluchten van zodra ik binnenkom. Heel het jaar door. Zwart! Ik heb toch ook mijn beroepseer. Die biefstukken zijn godver nog aan het groeien als die beesten al lang dood zijn! En ik ken het hele zootje. Ik weet wie er spuit, wie het materiaal levert, wie er met de winst gaat lopen... Sommigen zijn burenen van me! Godver, ik... En mijnheer de controleur krijgt een hormonaal geprepareerd biefstukje om een oogje dicht te knippen.' Hij lacht naar haar, een trieste hulpeloze lach. 'Haja, want ik ben personeel. Minder nog, ik ben van de Staat! Ik ben een stront! Ja, dat ben ik.'

— 'Een hondje dat ze de kruimeltjes toesmijten.' Ze neemt nu de draad van het gesprek moeiteloos op om Jaak voor te gaan in zijn zelfbeklag.

— 'Maar ze gaan nogal opschrikken. Heel de bende, heel dat nest. En Jan nog 't meest van al. En De Coninck ook, want al wie daar levert is even erg. Het is allemaal zo zwart als de nacht. En die hormonenzwendel, dat gaat echt te ver.'

— 'Ga je hen een toer lappen?' Ze springt op het bed en gaat op d'r knieën achter hem zitten, zodat ze zijn nek kan masseren.

— 'Godver, ze gaan nogal schrikken. Ze gaan er niet goed van zijn. Ze vergeten dat ik een ambtenaar ben. Met bevoegdheden. Ik kan optreden. Ik kan Accijnzen erbij halen en de Rijkswacht. Ik kan

heel de boel afsluiten, zodat niemand nog binnen of buiten kan. Ik kan er de zegels op laten leggen.'

— 'Allez, je maakt me nieuwsgierig,' zegt ze. 'Dat het haar totaal niet interesseert hoor je niet aan haar stem. Gespeeld enthousiast: 'vertel, vertel.'

— 'k Weet... Ach, je moet me iets beloven. Beloof me dat je het aan niemand vertelt.'

— 'Ik zweer het plechtig op mijn tietjes.'

— 'Dan geloof ik je,' zegt hij.

Ze lachen er alletwee om en hij strekt zich uit op het bed, terwijl hij zijn handen onder zijn hoofd vouwt. Er blinken lichtjes in zijn ogen. Zij komt naast hem liggen en wacht op hetgeen onvermijdelijk komen zal. Een lang gesprek zal het worden over een actie van de verenigde controleurs, een inval in het slachthuis waarbij al hetgene dat niet gezien mag worden op tafel gelegd wordt, een afrekening van de Staat met zijn ondernemers. Hij zal haar de details vertellen, de codenaam van de operatie, de dag en het uur van de inval. En zijn rol in dat alles. Een gesprek dat zij ongetwijfeld gemakkelijk over het afgesproken uur zal trekken. Daarna, als Jaak het allemaal verteld zal hebben, wordt er ook ongetwijfeld nog geneukt. Dat wordt kassa, kassa, kassa.

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



een hart van ***goud***

**Q8  Oils**

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

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