

EN TOEN WAREN ZE NOG MET

**139**

HET VISSERSVLOOTJE

**LUC BOGAERT**

HET INTERVIEW

BESCHERMDE KUSTWATEREN

HET PROTEST

APRILVISQUOTA VOLLEDIG BENUT!  
LEES ER ALLES OVER IN DIT HVB  
HET 1-APRILNUMMER!

BEMANNINGSTEKORT

HET DEBAT



Vissers en vissersvrouwen poseren op het binnenplein van de oude Oostendse vismijn (de cierk), foto ca 1910.

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

66 HVB  
HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine  
van de zee

Losse nummers 100 bcf

### Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters en

Flor Vandekerckhove

MEDEWERKERS: André Baert, Fer-

nand Boone, Robert Coelus, Walter

Debrock (†), Juul De Vocht, De Zet-

duivel, Philippe Godfroid, Norbert

Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank

Neyts, Jef 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  
correspondentie naar HVB,  
p/a Dorpstraat 121,  
B-8450 Bredene.**

**Tel. en fax: 059/32 55 59**

De uitgever is niet verantwoordelijk voor  
standpunten of meningen van auteurs die  
het artikel met hun naam ondertekenen.

© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen  
alleen maar overgenomen worden na schriftelijke  
toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

### Abonnementen!

\* Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- bcf op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

Steunabonnementen:

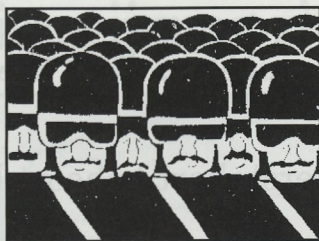
2 000,- BEF/jaar.

\* 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

## Coiffeurs



DE TEKENS ZIJN ER. Het gaat niet goed in de hoogste openbare regionen van deze samenleving. Het publieke gezag is in crisis.

Lang heeft men ons doen geloven dat die gezagscrisis vooral een Belgische aangelegenheid was; een plaatselijk,

typisch Belgisch probleem, veroorzaakt door soms corrupte, veelal onbekwame, uiteraard meestal Franssprekende leiders die uitsluitend in hun eigen carrière geïnteresseerd waren. De 'Belgische ziekte' uitte zich in vele affaires die wellicht de geschiedenisboeken halen:

Agusta, Detroux, de moord op André Cools, de moord op veekeurder Noppen, de vermoorde kinderen, het spaghetti-arrest, (nog steeds) spoorloze kinderen, de al dan niet bestaande pedofiele netwerken, de al dan niet bestaande roze balletten, de 'ongevallen' waarbij jonge immigranten door kogels van de rijkswacht gedood werden of door kussens versmacht, de wisselende gezichten boven het bordje 'minister van binnenlandse zaken'...

Dat heette allemaal typisch Belgisch te zijn.

Maar kijk. De ontmanteling van Renault Vilvoorde leerde de Belgen dat ook buitenlandse zwaargewichten perverse gewoonten hanteren. Verder ging ook het Amerikaanse presidentschap even wankelen onder het (pluim)gewicht van een dermate onbelangrijke zaak dat die alleen maar een alibi kan geweest zijn. In Duitsland stapte onlangs nog minister van financiën Oskar Lafontaine op nadat hij nauwelijks vier maanden *regierungsfähig* geweest was. En opeens was er hetgeen we nog nooit gezien hadden: in een klap nam de hele Europese Commissie ontslag!

Het is dus veel meer dan een Belgische ziekte, dit zijn symptomen van een malaise die àl de openbare machten teistert.

Maar je ziet het onkruid natuurlijk wel beter groeien als het zich in je eigen tuintje produceert. Daar moest ik aan denken toen de rijkswachters de straat optrokken, gingen manifesteren, autosnelwegen voor het verkeer afsloten en met voetzoekers smeten. Tja, als de verdedigers van het gezag ook al het gezag gaan tarten dan is dat gezag duidelijk in crisis.

In langvervlogen dagen was er die studentenleider die me inwijdde in de sociale kwestie. Hij gaf me volgende stelregel mee: *als de coiffeurs op straat komen, dan staat de revolutie voor de deur*. Het was een grapje dat, naar men beweert, teruggaat tot de tijd van Lenin. Ik moest eraan denken toen de Rederscentrale aan het mobiliseren ging om op straat te protesteren tegen de ministers Peeters en Colla die een aantal mariene gebieden voor de Vlaamse kust willen beschermen. De Rederscentrale — de jongste jaren gezagsgetrouwer dan ooit! — die op straat komt... Wat is er aan de hand?

Moet ik voortaan nauwlettend de kapperszaken in het oog houden?

Flor Vandekerckhove

VANDAAG, OP DEZE EERSTE donderdag van de maand organiseert de Rederscentrale (RC) een persconferentie die ongetwijfeld veel aandacht in de media zal krijgen. Voorzitter Bart Schiltz ontvouwt er een spectaculair initiatief dat het imago van de Vlaamse zeevisserij zal aanzwengelen. HVB kreeg van de RC-voorzitter de primeur.

Visserstekort behoort binnenkort tot de geschiedenis

## Wendy Van Wanten wordt uithangbord van de Vlaamse visserij

DAT HVB ALS EERSTE over een visserijgebeurtenis mag schrijven, wijst op zich al op een nieuwe wind die door de RC-lokalen waait. Nog niet zo lang geleden werd HVB het liefst buiten de feiten gehouden. De lezers herinneren zich ongetwijfeld de affaire met de vissersenquête van aalmoezenier Demaeght, die door ons uitdrukkelijk *niet* mocht ingekeken worden. Wij herinneren ons ook de verbazing van een provincieraadslid dat in de provinciale visserijcommissie HVB aanhaalde en prompt door de RC-voorzitter terechtgewezen werd: *'Mevrouw, ik vind het zeer erg dat u dat blaadje leest.'* Wéér een abonnee minder!

HET TEKORT AAN vissers heeft er nu echter voor gezorgd dat de RC een nieuwe imagokoers vaart. De producentenorganisatie stelt voortaan alles in het werk om de visserij klaar te stomen voor de volgende eeuw.

### Het nieuwe imago

De Vlaamse visserij moet, dixit voorzitter Schiltz, *'bij de publieke opinie overkomen als hip, natuurbewust, cool, diervriendelijk, trendsettend voor wat het sociaal statuut betreft, innoverend en mediaminded'*. De terminologie wijst

uiteeraard op de spitstechnologische marketingwind die door de (overigens ook versbehagen) RC-lokalen waait. Daarom ook zal de RC vanaf heden in het openbaar



niet meer door mannen vertegenwoordigd worden. Schiltz over deze spectaculaire beslissing: *'Mannen zijn erg slecht voor het imago. Kandidaat-vissers die ons op de televisie te zien krijgen, denken meten: zo wil ik er later niet uitzien! Resultaat, ze gaan elders studeren.'*

### Een vrouw

De Raad van Bestuur stelde vervolgens voor om een vrouw als extra stafmedewerker aan te trekken. Eerst werd nog gedacht aan mevrouw Christa Bogaert-Vandromme die sinds enige tijd geen secretaris meer is van de Vlaamse

Visserbond. Uiteindelijk werd echter geopteerd voor een B.V. Daarover zegde Bart Schiltz ons: *'Persoonlijk twijfelde ik niet aan de doortastende capaciteiten van mevrouw Vandromme, want ik heb aandachtig toegekeken hoe ze verleden jaar met een drietal vissersvaartuigen de schijn van een havenblokkade gewekt heeft. De hele pers is daar toen ingelopen. Alleen de RC had door wat er echt gebeurde was: een imagostunt. Maar goed, de RC is een heu democratische organisatie en de meerderheid van het bestuur koos uiteindelijk tegen mijn voorstel en prefererde vreemd genoeg mevrouw Van Wanten. Zij heeft, zo werd me gezegd, meer ervaring dan de echtgenote van schipper Luc Bogaert. Zelf zou ik het niet weten.'* Mevrouw Van Wanten zal vandaag persoonlijk op de persconferentie aanwezig zijn. HVB kon haar evenwel al spreken, terwijl ze haar nieuwe bureau aan het aftasten was (zie foto hiernaast). Ze vertrouwde ons toe dat ze haar steentje zal bijdragen tot de oplossing voor het bemanningsprobleem: *'Het is een ingewikkelde kwestie,'* zo deelde de kersverse Public Relationsvrouw ons mee, *'Bart heeft me gevraagd het aantal vissers op te trekken. Ik zal echter in een eerste fase al blij zijn als het aantal vissers niet meer aftrekt. Dat laatste zal overigens ook het aantal rugklachten in de visserij verminderen. Er zal nu ook minder geklaagd worden over een tekort aan familiaal leven.'* (fv)

Protest tegen zeereservaten voor de kust

# 'Visserij mag zich niet laten isoleren'

De citaten



'Indien de ministers Colla en Peeters niet tot inkeer kunnen gebracht worden mag het geen verwondering wekken dat onze kustvissers zich opmaken voor een alweer historische blokkade, maar allicht tot de finish vermits de overleving op het spel staat.'

Ivan Victor in een persmededeling, 1 maart.

'Ik wil in elk geval opmerken dat (...) het niet de bedoeling is de Belgische visserij te schaden of te dwarsbomen; integendeel is het de bedoeling er voor te zorgen dat vissoorten zich ongestoord kunnen ontwikkelen via de instelling van deze gebieden, omdat ze bekend zijn als paaizones van verschillende commercieel belangrijke platvissoorten, en als opgroeiplaatsen voor de juveniele stadia van deze vissen.'

Jan Peeters, minister van Leefmilieu in een brief dd. 3 maart aan de Rederscentrale.

'Er moeten uiteraard inspanningen geleverd worden om het milieu en het mariene leven te beschermen. Daar is elke visser het roerend mee eens. Aan maatregelen die enkel electorale winst beogen en op geen enkele manier bijdragen tot bescherming of verbetering van de visbestanden of het milieu zal geen enkele visser meewerken!'

Bart Schiltz in RC, dd maart 1999.

'De staatssecretaris beklemtoonde dat beroepsvisserij in die gebieden mogelijk blijft, wat we (...) alleen maar kunnen toejuichen.

De Maritieme Ombudsdienst is blij met deze nieuwe wet van staatssecretaris Peeters, maar had graag gezien dat (...) ook sprake was van enig verbod op de bouw van windmolenparken in zee.'

Geert Deman (persbericht, 10 maart).

'Deze irrealistische beschermingsmaatregelen (...) voorzien onder andere in een totaal verbod van de beroepsvisserij in de 3 voornaamste visgebieden die onze kleine kustzone rijk is en zijn daarom onbespreekbaar voor onze sector.'

Bart Schiltz (persbericht 16 maart).

'De beroepsvisserij is een belangrijke economische activiteit. Er is en kan geen sprake zijn van het verbieden van de kustvisserij. De visserijsector moet betrokken worden bij de verdere uitvoeringsbesluiten voor duurzame visserij (is ook de uitdrukkelijke wens van staatssecretaris Jan Peeters.).'

SP-persmededeling, dd. 17 maart.

'Mondeling worden er wijzigingen beloofd, doch op papier is er nog niets bevestigd. Wij vermoeden dat deze tactiek de bedoeling heeft het kamp van de tegenstrevers tegen deze idiote ideeën te verdelen om daarna keihard toe te slaan.'

Michel Claes (18 maart).



Een tweehonderdtal demonstranten protesteerden aan de Oostendse vismijt tegen de zeereservaten. (foto gw)

**HET FEDERAAL PARLEMENT aanvaardde op 20 januari, eenparig, een wet die het kader vormt voor de bescherming van het mariene milieu. De uitvoeringsbesluiten worden voor een periode van zes maanden bevroren na het protest uit de sectoren visserij, toerisme en watersport. "De paniekzaaijer is hierdoor totaal voorbarig", antwoordde staatssecretaris Peeters op een brief van de Rederscentrale nadat hij weet kreeg van de aangekondigde protestmanifestatie.**

DOOR DE INSTELLING van mariene reservaten in de kustzone zijn in

principe enkel nog scheepvaart, beroepsvisserij, militaire activiteiten en wetenschappelijk onderzoek toegelaten. De goedgekeurde kaderwet voorziet op termijn wel de mogelijkheid om ook deze activiteiten te beperken of te verbieden. De wet mikt eveneens op de veruilers van de Noordzee, waar nog veel illegale lozingen gebeuren. De nieuwe wet stelt zwaardere boetes in het vooruitzicht. Het verbod op storten, verbranden en directe lozing in zee en de scherpere controlemaatregelen voor olieverontreiniging worden onmiddellijk van kracht.

**SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT**

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

quintiens

n.v.

*Electrical Intervention Team*

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

## Bufferzones

Tot nog toe is bij KB enkel de instelling en afbakening van reservaten geregeld. Er circuleren echter ontwerp-KB's met strenge verbodsbepalingen. De reservaten liggen binnen de driemijlszone. Het betreft gebieden rond de Broersbank tussen Koksijde en de Franse grens, de Balandbank, gedeeltelijk gelegen voor de gewezen militaire basis in Lombadsijde, en de Baai van Heist achter de oostelijke strekdam in Zeebrugge. Dieper in zee beschermt de wet de fauna en flora in een straal van 550 meter rond zes scheepswrakken (Westhinder, Waverley, Lies, Kilmore, Garden City en Birkenfels). De creatie van de drie zeereservaten heeft verzet uitgelokt. In de reservaten zijn bepaalde activiteiten uitgesloten. Voor de toeristen, zwemmers, surfers, zeilers en sportvissers zijn wel een aantal bufferzone's van 400 meter voorzien waarin garnaalvisserij (ook te paard), hengelsport of strandvisserij (tussen 1 oktober en 15 mei) mogelijk is (met uitzondering van de Baai van Heist), voor zover

geen gebruik wordt gemaakt van warrelnetten en vislijnen met meerdere haken. De visserij gericht op sedentaire tweekleppige schelpdieren is wel verboden.

## Signaal

De Redercentrale nam het initiatief voor een protestactie aan de Oostendse vismijn. Volgens de RC zijn de beschermingsmaatregelen zonder overleg uitgewerkt, zijn ze irrealistisch en missen ze elke wetenschappelijke basis. De RC stelt nooit betrokken geweest te zijn bij het opmaken van het voorontwerp. *"Uw diensten worden duidelijk gemanipuleerd door een Groene Lobby (Waalse architecten van de Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee) die geen of weining rekening houdt met de realiteit en die nu al aast op een oververtegenwoordiging in een beheerscommissie om haar fundamentalistische gedachten-gang op te leggen"*, was de boze reactie van voorzitter Schiltz op een schrijven van Peeters. Een VRT-reportageteam beklagde zich de verplaatsing naar Oostende omdat de opkomst

hen geen goede scoop opleverde. Reactie van Schiltz: *"Dit is niet meer dan een eerste signaal. Daarom hebben we gekozen voor een afgelegen plaats. Er kunnen later nog hardere acties volgen."* Schiltz voerde ook even het woord op het geïmproviseerde podium. *"Natuurreservaten zijn voor ons onbespreekbaar. Als de staatssecretaris doorgaat, dan volgen er harde acties"*, kondigde Schiltz aan. Hij haalde ook zwaar uit tegen de zogenaamde infiltratie van de groene extremistische lobby en verantwoordde het engagement van de Rederscentrale. *"De beroepsvisserij mag zich niet laten isoleren. Als we nu aan de kant blijven, staan we in de toekomst alleen met ons protest als er straks een volledig visverbod komt."*

Ook het West-Vlaamse provinciebestuur en de bestendige deputatie eisen meer uitleg van de Vlaamse overheid. De voorzitter van Westtoerisme beklagt zich er eveneens over dat zijn organisatie niet geraadpleegd werd. Gouverneur Breyne heeft beloofd de komende zes maanden een con-

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.

sultatieronde te houden om de (uiteenlopende) belangen van alle betrokken partijen tegen elkaar af te wegen. Jan Peeters verklaarde dat intussen geen beperkende uitvoeringsbesluiten worden genomen. (gw)

Jacky Maes:

### Onduidelijkheden wegwerken

Minister Jan Peeters werd in bescherming genomen door de SP-parlementsleden uit de kuststreek. Jacky Maes zegt ons waarom: *'Zelf vind ik dat de kaderwet een belangrijke stap is op weg naar een goed beheer van onze Noordzee. Wel is het absoluut noodzakelijk dat een reeks onduidelijkheden en misverstanden zo snel mogelijk opgehelderd worden. Zoals rond ieder dossier, ieder project en ieder wetsvoorstel het geval is, leven ook rond de concrete invulling van de uitvoeringsbesluiten i.v.m. het mariene milieu, binnen de betrokken administraties uiteenlopende meningen.'*

*Nu de kaderwet verschenen is moet er werk gemaakt worden van de concrete uitvoeringsbesluiten. En juist rond deze uitvoeringsbesluiten zijn er tal van misverstanden. Maar de kaderwet zegt NIET dat binnen de afgebakende gebieden activiteiten zoals de kustvisserij verboden worden. Staatssecretaris Jan Peeters stelt duidelijk dat **inzake de kustvisserij het de bedoeling is om in samenwerking met de visserijsector beheersplannen op te stellen met het oog op een duurzaam beheer van de afgebakende gebieden.** De beroepskustvisserij is een belangrijke economische activiteit. Er is en kan geen sprake zijn van het verbieden van de kustvisserij. De kust heeft geen enkel voordeel bij het verder uitvroten van de onduidelijkheden en misverstanden. Enkel duidelijkheid en samenwerking kan ons vooruit helpen. Zelf zijn wij van plan hierin het voortouw te nemen. Zonder ons komt er geen goedkeuring van de uitvoeringsbesluiten.'*



COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE

## VLAAMSE VISSERSBOND

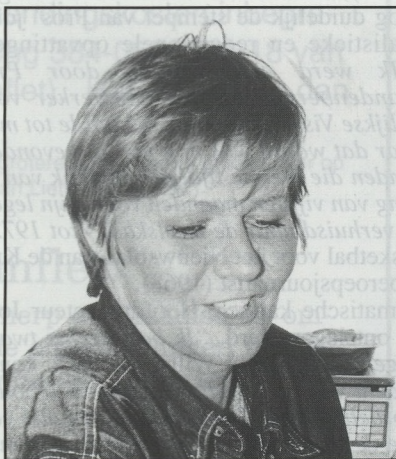
H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kotter tot de grootste bokker. Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap. Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

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

### De afwezige Vlaamse Vissersbond:

## DEED DE REDERSCENTRALE AAN IMAGO-HOPPING?



De doorgaans erg strijdbare Vlaamse Vissersbond nam niet deel aan de protestbijeenkomst. Liliane Speelaere, penningmeester van de VVB geeft haar visie: *'Via de media vernamen we dat minister Peeters in de beschermde mariene gebieden alles zal verbieden behalve het wetenschappelijk onderzoek, het scheepvaartverkeer en... de beroepsvisserij. De minister maakte evenwel zijn zin niet af, want de wet voegt eraan toe "tenzij deze wordt beperkt of verboden door de koning op gezamenlijke voordracht door de minister en van de minister tot wiens bevoegdheid landbouw behoort". Deze zin geeft aan dat de kustvisserij goed moet oppassen. Iedere beperking van onze toch al kleine visserijmogelijkheden heeft voor ons immers catastrofale gevolgen. De voorontwerpen voor het beperken van de beroepsvisserij liggen overigens wel klaar. Door de golf van kritiek (en met de verkiezingen voor de deur) werd nu afgesproken*

*dat de gouverneur met de betrokken partijen overleg pleegt en in september met een verslag voor de dag komt. Sinds jaar en dag schreeuwt de kustvisserij om bescherming van de kustzone. De blokkade van de Oostendse haven die verleden jaar door vijftien kustvissersvaartuigen uitgevoerd werd was daar de climax van. De kustvissers zegden toen eendrachtig: **reserveer de kustzone voor de (weinig resterende) Belgische kustvissersvaartuigen en het milieu wordt er de facto beschermd!** In plaats daarvan wordt ons nu het mes op de keel gezet. Het stoot tegen de borst, want op enkele mijl van het beschermde Baland ligt de Kwintebank waarop volop aan zandwinning gedaan wordt. Als men echt 'de biologische diversiteit' wil vrijwaren, 'de natuurlijke habitats' in stand houden en iets wil doen voor 'de wilde flora en fauna', zou men dan niet beter die zandwinning aan banden leggen?*

*De Rederscentrale heeft zijn ongenoege nu laten blijken door een protestactie. Het is moeilijk om dat in zijn juiste context te plaatsen. Uit briefwisseling die de VVB mocht ontvangen blijkt immers dat de Rederscentrale betrokken werd bij de besprekingen omtrent een aantal mariene zones. We hebben dan ook wantrouwen over de ware toedracht van deze actie. Imago-hopping?*

*De VVB blijft op haar hoede. Mochten de voorontwerpen voor de beperking van de kustvisserij uitgevaardigd worden, dan zullen onze leden doeltreffender acties voeren dan een protestactie. Broodroof zullen wij niet dulden!*

PERS

## Willy Helsmoortel (60) geeft de fakkel door



*“Eind de jaren ‘50 waren we in de verloskamer aanwezig toen een hoogzwanger Visscherieblad werd verlost van Het Nieuwsblad van de Kust”* vertrouwde Willy Helsmoortel onze lezers in het nieuwjaarsnummer van 1993 toe. De man heeft intussen de pensioengerechtigde leeftijd van 60 jaar bereikt en heeft zich ontdaan van het juk van het hoofdredacteurschap bij *De Zeewacht* om een rustiger bestaan te leiden.

Willy Helsmoortel, geboren 15 maart 1939 en opgegroeid in het Oostendse Westerkwartier, vond in 1956 als zeventienjarige jongeling zijn eerst job als linotypist bij *Het Nieuwsblad van de Kust* aan de Vindictivelaan. Roland Billiau (61) en Herman Moerman (69) waren er eveneens werkzaam. De ont koppeling van de titels *Het Visserijblad* en *Nieuwsblad van de Kust* was al een feit (vanaf 7 januari 1954), maar beide weekbladen droegen nog duidelijk de stempel van Pros' journalistieke en redactionele opvattingen. *“Ik werd aangeworven door Pros Vandenberghe als tekstverwerker voor*

*Het Visserijblad. Ook de opmaak van de jaarlijkse Visserij Almanak behoorde tot mijn taken. Nu zou die functie rewriter heten, maar dat woord was nog niet uitgevonden. Ik herinner mij nog best de hectische toestanden die met de tijdige aanmaak van de almanak gepaard gingen. Na een onderbreking van vijftien maanden voor mijn legerdienst werkte ik voor de uitgeverij - in 1960 verhuisd naar de Baelskaai - tot 1972.”* Intussen was Willy ook sportverslaggever basketbal voor het Nieuwsblad van de Kust geworden en verwerfde hij een erkenning als beroepsjournalist (1968).

Bij Vandenberghe werken had ook zijn dramatische kantjes. Hoofdredacteur John Hermans beweerde ooit dat hij vijftien keer ontslagen werd. *“Ik ben slechts twaalf keer ontslagen en dertien keer opnieuw aangenomen,”* lacht Willy. *“In 1972 kon ik overstappen als sportjournalist bij De Zeewacht van aartsrivaal Jacques Elleboudt. In 1990 werd ik uiteindelijk editie-verantwoordelijke voor De Zeewacht met alle verantwoordelijkheden vandien. Een functie die ik nu met plezier overdraag aan mijn opvolgster, Tinne Heddebauw.”* En dat is toevallig de dochter van Raymond Heddebauw, intussen ook al 78, gewezen medewerker van ... Het Visserijblad/Nieuwsblad van de Kust. (foto gw)

### Machinesimulator voor PMI-Oostende

Het Provinciaal Maritiem Instituut (PMI) mag van het provinciebestuur een machinesimulator aankopen. De Provincieraad heeft voor de aankoop bijna tien miljoen uitgetrokken.

De simulator is bestemd voor de Oostendse vestiging van het PMI waar een nieuwe opleiding voor aspirant-officier werktuigkundige is gestart. Met de computergestuurde apparatuur kunnen allerlei defecten en storingen in de machinekamer gesimuleerd worden.

### Eerste verkoop O.369

Op vrijdag 12 maart werd officieel de eerste vangst van de nieuwe O.369 *Attila* van de gebroeders Marnix en Alain Verleene in de Oostendse vismijn geveild. Het eerste koopje voor het peterschap was een lot van 10 kg tong waarvoor de Beroepsvereniging van Visgroothandelaren 6.000 frank per kilogram bood. De warrelnetvisser voerde alles bijeen

300 kg tong aan en zeven bennen voor de kust gevangen andere vis aan. Drie dagen later was de O.369 opnieuw in Oostende met 600 kg tong en op de woensdagveiling bedroeg de vangst 450 kg tong.

### Z.87 vangt mijn en schedel

De eurokotter Z.87 *Nele* kreeg woensdag 24 maart ter hoogte van Nieuwpoort een een zeemijn van drie meter in het net. De ontmijningsdienst haalde het explosief tuig af en bracht het in zee tot ontploffing. Eerder op de dag werd ook een schedel opgevist die via de waterschout van Zeebrugge aan het parket voor verder onderzoek werd overgemaakt.

### FAILLIET

⌘ Huyghebaert Achiel, Sint-Franciscusstraat, Oostende, geregistreerd exploitant van O.211 Zeester. Failliet verklaard op bekenenis op 18 maart 1999.

Binnenkort in Het Visserijblad

## Veteranen van de visserij



Het eerstvolgende HVB is een nummer dat bijzondere aandacht besteedt aan de Blankenbergse havenfeesten. Juul De Vocht ging in dat Blankenberge op zoek naar veteranen van de visserij. Hij stootte daarbij op **Gilbert Ponjaert** en **Leon Cockuyt** (foto). Deze laatste komt heel zeker aan bod in het eerstvolgende HVB-nummer. **Gilbert Ponjaert** wellicht ook, maar daar wordt nog steeds aan gewerkt.

Verder liggen we hier ook met het levensverhaal van **Raf Vileyn**.

Kenners weten dat de naam verwijst naar de Pannenaars. **Vileyn** is dan ook een man afkomstig van de westkust die in het Heist van de oostkust terecht kwam en er een lange, vruchtbare visserscarrière uitbouwde. Binnenkort in HVB!

### St. George's in Zeebrugge

De Zeeslag van 1914 blijft in Zeebrugge een herdenking waard. Op 24 en 25 april wordt dit oorlogsgebeuren nu al voor de 81ste keer herdacht. Op zaterdag 24 april is er om 11,15 u een parade op de zeedijk, bloemenhulde en 'last post'. Op zondag 25 april is er een herdenkingsmis, om 10,30 u. gevolgd door een bloemenhulde. De plechtigheid sluit met een ontvangst (11,30 u.) in het gemeenschapshuis in Zeebrugge. Daar is ook de prijsuitreiking i.v.m. de traditionele schoolwedstrijd. (jd)

**NIEUW!**

## Over het bemanningstekort in de Vlaamse visserij: lees het nieuwste pamflet van Flor Vandekerckhove

Het tekort aan mankracht brengt de discussie over het sociaal visserstatuut in een stroomversnelling. Tegelijk worden weer volop vragen gesteld over de leefbaarheid van de Vlaamse visserij.

Het pamflet 'Dekt de vlag de lading niet' wil die discussies uit de besloten vergaderlokalen halen en ze op straat gooien. De tijd dat dergelijke discussies over de hoofden van de varende vissers gevoerd werden, moet achter ons liggen. Wil de Vlaamse visserij overleven dan kan dat alleen maar doordat de vissers en hun families zelf gaan nadenken over hun plaats in de maatschappij, de waarde van hun werk, de relatie van hun arbeid tot andere facetten van het leven: familie, ecologie, solidariteit, het goede leven... In het pamflet vindt de geïnteresseerde de achtergronden van een debat dat zich momenteel volop aan het ontplooiën is. Wie het leest komt goedvoorbereid op het toneel om daar met gezag zijn eigen tekst naar voren te brengen.

\* Geïnteresseerden kunnen 'Dekt de vlag de lading niet' bestellen door **vijftig** BEF (verzendingkosten inbegrepen) over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad (Vermeld : pamflet). Het wordt hun dan per kerende opgestuurd.

(Nederlandse lezers schrijven (omwille van de grotere portkosten) 4 gulden over op Nederlandse rekening rekening 64.14.29.592 van Liefkemores vzw.)

### De pers over het pamflet:

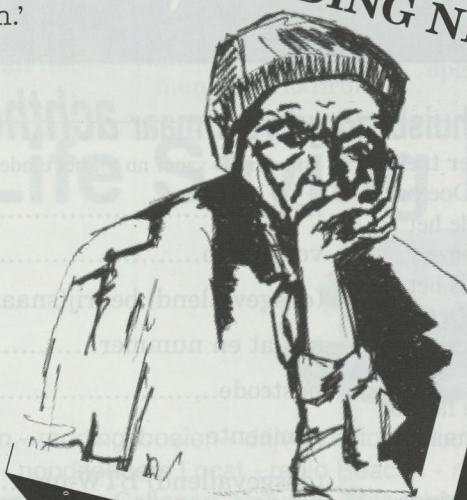
'Tien jaar al analyseert hij op scherp de Vlaamse en omringende visserijsector en weet de ontwikkelingen met rake, maar bovenal verstaanbare woorden te vertalen.'  
De Zeewacht.

'Hij heeft ons overtuigd.'  
Tijdingen

'Flor Vandekerckhove re-  
kent vooral af met de  
kritiek dat de visserij  
met een imagopro-  
bleem zou worstelen.'  
Het Laatste Nieuws

'Voor iedereen die  
met het visserijge-  
beuren begaan is,  
is dit zestien blad-  
zijden tellend  
pamflet een aan-  
rader.'  
Het Volk

**DEKT DE VLAG  
DE LADING NIET**



**HET PAMFLET  
GRATIS?**

**Nieuwe abonnees  
vallen in de prijzen:  
zie bladzijde 10.**

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**



Antwerp Propeller Service

Kruibeeksesteenweg 162

2070 Burcht / Zwijndrecht

Telefoon 03/252 73 42

Telefax 03/252 92 12

GSM 075/67 54 56

## Bemanningstekort in de visserij (IV)

# Eerst nog een probleem, nu al een debat

**DE VLAAMSE VISSERIJ zit met een bemanningstekort. In drie afleveringen ontleedde HVB dat probleem tot op het bot. Intussen staat de tijd natuurlijk niet stil. Hetgeen tot voor kort alleen nog maar een probleem was, wordt vandaag in HVB een debat.**

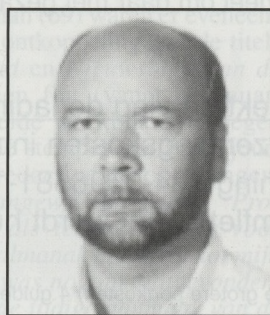
**Dat er een tekort aan vissers is, mag inmiddels zonneklaar zijn. Duister blijft de vraag of er ook een oplossing gevonden wordt. Aan inspiratie ontbreekt het niet, zo mag uit onderstaand verhaal blijken.**

*In de vorige afleveringen kwamen vooral voormannen van de producenten aan het woord: patroons, reders... en het weerwoord daarop van ondergetekende. Maar ook aan de andere kant van de onderhandelingstafel wordt er uiteraard over het probleem nagedacht. Laat ons vandaag eens kijken wat men bij de vakbonden ervan denkt. Vervolgens lieten we enkele vissers die voorstellen bekijken en... bescritiseren.*

### Victor

Op 25 en 26 februari organiseerde de *Belgische Transportarbeiders- en Zeemansbond (BTB)* van het socialistische ABVV een nationaal congres. Die BTB is de centrale waarbij de vissers ondergebracht

zijn. Secretaris *Ivan Victor* kwam naar huis met een bundeltje papier waarin o.a.



voor een verbetering van het statuut van de zeevisser gepleit wordt.

**Victor pleit voor een afschaffing van de forfaitaire RSZ-lonen.**

In de tekst wordt ook de afschaffing van de forfaitaire RSZ-lonen in de visserij geëist, want die 'forfaits' zijn er juist oorzaak van dat vakantiegelden en pensioenen van de vissers al te

ver beneden hun echte arbeidsomkosten liggen. Voor de nabestaanden van slachtoffers van scheepsrampen eist het ABVV aanvullende vergoedingen, want ook daar blijven nabestaanden achter met al te lege handen. Verder wil de vakbond gewaarborgde minima voor wat betreft de diverse procentuele beloningen in de visserij. Ten slotte wil het ABVV dat de wet op de arbeidsovereenkomsten toegepast en de Wet van 1928 (waaronder de visserij valt) herzien wordt. Het mag de lezer allemaal de evidentie zelf lijken, het is wel een eisenpakket dat méér dan een nacht onderhandelen zal vragen. Want aan zo'n eisen hangt natuurlijk steeds een prijskaartje. En ogenblikkelijk trekken reders de wenkbrauwen op: wie zal dat betalen?

### Claes

Op dezelfde 26 februari publiceert ook secretaris *Michel Claes* een standpunt over de kwestie. In tegenstelling tot Victor had Claes die dag vrij, want de *Christelijke Vervoerarbeiders en Diamantbe-*

Plus gratis het  
nieuwe pam-  
flet van  
Vandekerckhove

# HET EINDE IS NABIJ(ER DAN OOIIT)!

Tot het einde van dit millennium HVB thuisbezorgd voor maar **achthonderd 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 het nieuwste pamflet van Flor Vandekerckhove cadeau 'Dekt de vlag de lading niet'. Zestien bladzijden prikkelende lectuur over het bemanningstekort in de visserij.

U betaalt voorlopig niets. U wacht tot u van ons een factuur toegestuurd krijgt (800 BEF, campagne uitsluitend voor België en uitsluitend voor NIEUWE abonnees).

Voor dat schamele bedrag krijgt u **vanaf mei tot het einde van dit millennium** HVB in uw brievenbus geplooid, plus GRATIS, het veelbesproken pamflet. Tel uit je winst!

Stuur HVB vanaf nu tot het einde van het millennium naar

naam.....

voornaam.....

(desgevallend) bedrijfsnaam.....

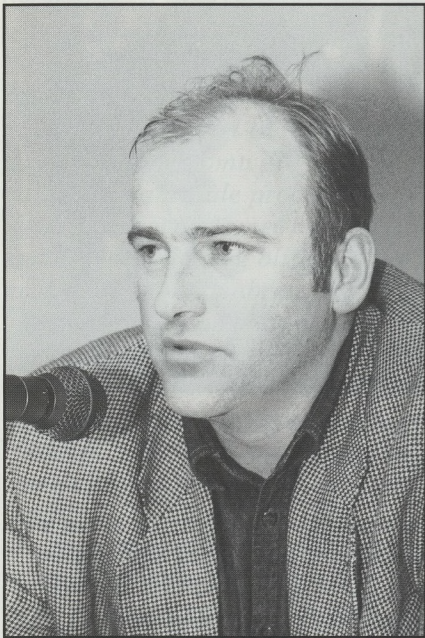
straat en nummer.....

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 het pamflet, thuisbezorgd krijgt.



**Claes onwierp een gedailleerd plan dat al meteen aan herziening toe was.**

*werkers (CVD) is een onderdeelje van het ACV, de laat ons zeggen, concurrent van het ABVV. Met andere woorden: die houden samen geen congressen. Claes: 'De sociale bijdragen in de visserij worden berekend op een forfaitair, fictief loon. Tal van vergoedingen staan dan ook niet in verhouding tot het relatief hoog jaarlijks inkomen van de vissers. Het vakantiegeld is bijvoorbeeld maar een habbekras van het bedrag dat een visser bij normale berekeningen mee naar huis zou nemen. We zouden dan ook kunnen starten met het forfaitaire loon op te trekken.'* In *Visie* (\*), het weekblad van het ACV, maakte Claes zelfs een rekensommetje en komt hij voor de dag met een concreet voorstel, waarbij hij zelf aantoont hoeveel een verbetering van het

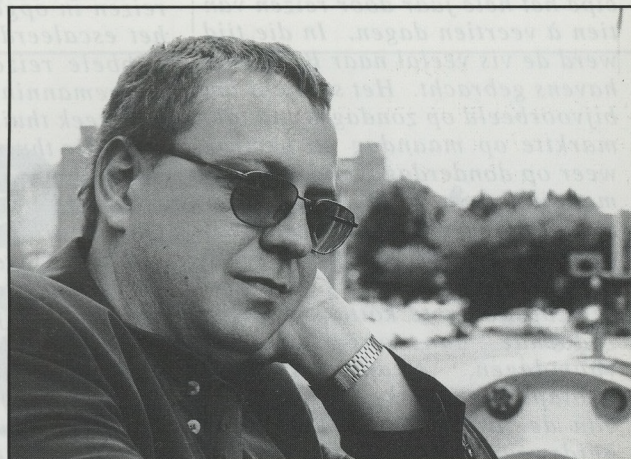
sociaal statuut (pensioenen en vakantiegelduitkeringen) uiteindelijk zal kosten. Merkwaardig is verder dat Claes de toepassing van de forfaitaire lonen wil zien wegvallen indien het vaartuig haar vangsten in het buitenland aanvoert.

Daarnaast wil Claes praten over een bijkomend pensioen voor de vissers dat voor de -30 jarigen door een groepsverzekering gedekt zou worden en voor de +30-ers door een bijkomende heffing in het zeevisserijfonds gefinancierd wordt. Als het van Claes afhangt wordt de visser vanaf morgen ook betaald voor de taken die hij aan de wal uitvoert, wordt er extra rust voorzien voor vissers die langer dan vijf dagen op zee zijn (vanaf de vijfde dag 6 uur rust), zijn er minstens twaalf vrije week-ends per jaar, komt er een verplaatsingsvergoeding (2.500 frank) voor vissers die van en naar schepen in vreemde havens trekken. Tenslotte moet de visser over enig krediet beschikken voor wat betreft telefoongsprekken en dient de reder zijn tussenkomsten in de roef te bewijzen.

### Godfroid

Wij waren vooral benieuwd om te weten hoe die voorstellen op de vissersvaartuigen zelf ontvangen zouden worden. Wij faxten een en ander door naar schipper *Philippe Godfroid* en vroegen hem om zijn mening. Godfroid:

*'Voorstellen in verband met het sociaal statuut zijn wel zeer aantrekkelijk voor wat betreft het optrekken van het forfaitaire dagloon, de bepaling van een minimumpercentage, krediet voor telefooncommunicatie en dies meer, maar ik vraag me toch af hoe men na een zeereis van tien dagen zestig uur rust in de praktijk zal omzetten. Op de grote boomkorvaartuigen eindigt een zeereis meestal in een vreemde haven, en ik kan me niet voorstellen dat iemand vijf dagen wil rusten in een gat als Holyhead of Milford, terwijl de familie thuis zit. Wat is de praktijk dan aan boord van het schip dat ik voer? Onlangs ben ik per trein en ferry naar Milford vertrokken. Van daaruit heb ik drie zeereizen gemaakt van respectievelijk tien, negen en tien dagen. Tussen die reizen door bleven we telkens twee dagen in de haven om de vangst te lossen, ze te verzenden naar Zeebrugge en om het vistuig te herstellen. Volgens het ACV-voorstel zou ik dus recht hebben op 29 x 6 uur rust op zeven dagen en een*



**Godfroid: 'Aan de voorstellen van Claes zie je dat ze opgesteld werden zonder inspraak van de vissers.'**

# 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 - stakelichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKENDE SERVICESTATION -

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

kwart. Maar zoals veel grote boomkorvaartuigen varen wij in een systeem van rotatiebemanningen (zie kaderstukje). Dat geeft ons nota bene na die drie reizen... tien, mogelijks zelfs twaalf dagen rust! Dat gebeurt natuurlijk slechts na de derde reis, maar ik mag het niet gedroomd hebben dat ik langer dan noodzakelijk in een vreemde haven moet blijven, weze het dan "om daar te rusten." Volgens Godfroid zie je dat de voorstellen van Claes zonder inspraak van vissers opgesteld werden: 'Claes spreekt over vaartdagen, maar wat doet hij met de heen- en terugreis van en naar zo'n vreemde haven? Dat duurt ook een hele dag. Telt hij dan de dagen niet mee dat zo'n schip in

een vreemde haven ligt en waar door de vissers de meeste uren geklopt worden? Zo geteld zijn we in ons voorbeeld niet 29 dagen aan de slag, maar... 36. Maar kijk, zelfs wanneer Claes dat allemaal zou incalculeren dan komt hij nog maar aan 36 x 6 uur rust en da's nog altijd minder dan de tien, twaalf dagen die ik nu krijg. Met andere woorden, hetgeen als een verbetering voorgesteld wordt is eigenlijk een verslechtering.'

Ook elders ziet Godfroid gevaren in de Claes-voorstellen. En hij heeft ervaringen ter zake. Zo is de 'vaartdagenbeperking', die indertijd door de Dienst voor de Zeevisserij ingevoerd werd, voor de varende vissers uitgedraaid op een vaartdagenvermeerdering (zie

## Hoe de opgelegde vaartdagenbeperking voor de vissers een vaartdagenvermeerdering werd!

Schipper Philippe Godfroid: 'in de jaren tachtig ondernamen de grote boomkorvaartuigen in principe het hele jaar door reizen van tien à veertien dagen. In die tijd werd de vis veelal naar Belgische havens gebracht. Het schip kwam bijvoorbeeld op zondagavond toe, marktte op maandag en vertrok weer op donderdagavond. De bemanning nam tijdens de zomer twee à drie weken vakantie, tijdens die periode werd het schip hersteld, geschilderd... De vissers op de grote kotters kwamen zodoende aan ongeveer 250 vaartdagen. Nadat (i.v.m. de quotaproblematiek) op het einde van de jaren tachtig van overheidswege een vaartdagenbeperking ingevoerd werd, ging het er opeens veel harder aan toe. De beschikbare quota moesten immers in 280 (!) vaartdagen gehaald worden: het schip dat de meeste vaartdagen haalde reef nu het grootste stuk van de quota-koek binnen. In werkelijkheid werd de vaartdagenbeperking een vaartdagenverhoging! De reders legden de zweep erop en de bemanningen moesten harder varen. Vaartuigen die bijvoorbeeld op maandag markkten moesten op dinsdagavond alweer naar zee, in plaats van op donderdag. Koeltransporten zorgden er nu ook voor dat dat de vaartdagen niet verspild werden aan het varen naar en van de soms verafgelegen

visgronden. Voor de vissers betekende het dat ze de rustdagen verloren die vroeger tussen de reizen in opgenomen werden. En het escaleerde. Eerst werden er dubbele reizen gedaan, waarna de bemanning, ter compensatie een week thuis mocht blijven; dan werd die thuisweek herleid tot zes dagen en later tot vijf dagen. Gevolg: spanningen aan boord. Ook daarom werd in het begin van de jaren negentig overgeschakeld op een rotatiesysteem, waarbij een bemanningslid extra ingeschakeld werd. Elk bemanningslid deed nu vijf à zes reizen en werd dan afgelost voor één reis. Maar het bleef niet bij dubbele reizen. Om het verlies aan onproductieve vaartdagen (naar de thuishaven) nog in te perken werden 'triple'reizen ingevoerd. Sommige bemanningsleden waren nu vijf weken van huis, waarna een rustperiode van vier à vijf dagen volgde. Nog meer vissers hielden het voor bekeken en verlieten de vloot. Toen de toestand onhoudbaar werd, schakelden een groot aantal grote boomkorvaartuigen over op een rotatiesysteem met twee extra-bemanningsleden. Op deze vaartuigen blijven de vissers drie reizen aan boord, waarna ze de periode van een reis thuisblijven. Het komt erop neer dat ze een maand varen en vervolgens een tiental dagen thuis zijn.'



**Franky De Vriendt: 'Pescageld moet naar oud-vissers gaan.'**

kaderstuk). Godfroid: 'Ik zie in de voorstellen van Claes nog eigenaardige dingen staan die tot een achteruitgang kunnen leiden. Hij stelt voor dat de bemanningsleden een verplaatsingsvergoeding van 2.500 frank krijgen. Dat is belachelijk. Evident is dat alle kosten van overtochten door bemanningsleden ten laste van de rederij vallen. Mijn laatste overtocht van Swansea naar huis kostte ongeveer 10.000 frank! Denkt hij dan dat zijn voorstel door sommigen niet aangegrepen zou worden om MINDER verplaatsingskosten te moeten betalen?'

Waar Godfroid ook de wenkbrauwen bij frons is dit: 'Wat wil dat zeggen dat toepassing van de forfaitaire bijdragen weg zou vallen als het vaartuig haar vangsten in het buitenland aanvoert? Moet ik daaruit besluiten dat je twee soorten vissers krijgt? Twee soorten RSZ-bijdragen, twee soorten vakantiegeld enzovoort?' Wij weten het natuurlijk ook niet, maar we hopen dat Michel Claes toch op een en ander zal antwoorden, misschien wel in eerstkomend nummer van HVB. Want Godfroid stuurde zijn tekst ook door naar derden die het ongetwijfeld op hun beurt aan Claes gefaxt hebben. (\*)

### Devriendt

Kustvisser Franky Devriendt (thans werkzaam als klusjesman in het Zeebrugse Seafront) denkt er het zijne over. 'Weet je hoe je nieuw bloed in de visserij krijgt?' Hij snuift en steekt van wal. 'Wat zijn de perspectieven voor zo'n visser. Hij weet één ding heel goed. Hij kan dat werk niet doen tot

wanneer hij zestig is. De visserij, dat is iets voor gezonde jonge mensen, in de kracht van hun leven. Vroeger was dat geen probleem. Er was een opvangnet in de visserij. Mannen die er, omwille van rugklachten, familiale problemen, uitgeblust enzovoort, mee ophielden konden aan de slag blijven als walkapitein, nettenbreier, vislosser enzovoort. Dat is vandaag allemaal tot praktisch nul gereduceert. Een jonge visser weet vandaag dat hij later nergens meer op moet rekenen. Met andere woorden: van zodra hij het gat schoon ziet is hij wég!

Ja, zo antwoorden wij, dat heeft alles te maken met de ineen-schrompeling van de Vlaamse visserij. 'Neen,' zegt Franky, 'Er is toch Pesca, het Europese steunprogramma dat subsidies geeft aan talrijke initiatieven die deze ineen-schrompeling moet opvangen. Nu vraag ik je: waarom wordt daar niet in geïst dat zo'n subsidie maar uitgekeerd wordt als er vissers in aangeworven worden?' Hij toont ons een krantenknipsel waarin meegedeeld wordt dat het

Heistse Sincfala recht heeft op Europese subsidies als er in het programma plaats komt voor een nieuwe arbeidskracht. 'Zie je wat daar staat? Ze vragen om een GESCO. Waarom staat daar niet bij dat dit een ex-visser moet zijn? Die subsidies zijn er toch om de gevolgen van de Europese visserijpolitiek te verzachten! Wel dan!' De boodschap van Devriendt is klaar en duidelijk. Zij die het subsidiegeld naar zich toegetrokken hebben, hebben ook een kans laten liggen. Doordat ze geen oog gehad hebben voor uittrekkende vissers hebben ze tevens een krachtig argument ten voordele van een beroepskeuze voor de visserij gemist.

### En ten slotte

We spraken er verder met nog een vijftal vissers over. In tegenstelling tot de twee witte raven die hierboven aan het woord kwamen wilden zij anoniem blijven. Wat er ook verbeterd wordt, zo zeggen ze, er staat steeds een stok achter de rederijdeur. Veel vissers genieten immers van extra-legale voorde-

len. Er wordt hen iets gegeven om de vangst te lossen, er is ook de deelvis (of het visvervangende geld)... Zij zeggen ervaren te hebben dat afgedwongen verbeteringen (werkkledijkosten, betaalde feestdagen) door sommige reders via kortingen op die extra-legale voordelen prompt gerecupereerd worden. Iemand zei ons letterlijk: 'Hetgeen ons aan de voordeur gegeven wordt, wordt aan onze achterdeur weer afgenomen.' Sommigen wijzen ook op de nog steeds geldende 10% kosten die de reder voorafgaand aan de procentuele verdeling van de besomming afrekt — een maatregel die nog stamt uit de tijd van de langvervlogen oliecrisis. Toont dit aan dat de vissers ook vandaag nog steeds afhankelijk zijn van de willekeur van de reder?

Uw mening graag.

Flor Vandekerckhove

(\*) Visie nr 7 van 26 februari 1999.

(\*) Dit werd ons (na het schrijven van dit artikel bevestigd. Op het ACV zei men dat Claes zijn tekst aan het herwerken was.



Scheepsdiesel

# RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

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
- slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling

**nieuw!**

**REVISIEONDERDELEN!**

Aanvoer en besomming januari-februari

# Scholaanbod neemt toe en ook prijs stijgt

Zowel in januari (- 60 ton) als in februari (- 234 ton) is de aanvoer van visserijproducten in onze havens gedaald tegenover dezelfde periode vorig jaar. De oorzaak ligt bij de lagere tong- en kabeljauwaanlandingen. Het scholaanbod is echter toegenomen.

Ook de besomming valt lager uit. Vooral de tongbesomming moest omlaag. Dat is verklaarbaar door de afwezigheid van de grotere tongsorteringen die de besomming (en ook de gemiddelde prijs) sterk beïnvloeden. Opvallend zijn de betere prijzen voor schol omdat er een grote vraag is van de verwerkingsbedrijven naar deze vissoort. Nog maar eens het bewijs dat het economische principe van lagere prijzen bij groter aanbod voor visserijproducten geen regel is.

Door de beperkte garnaalaanvoer (steeds minder vaartuigen) be- draagt de aanvoer van het zee- banket nog slechts één vierde van vijf jaar geleden. Gevolg is hier wel: dure garnaal. In januari lag de gemiddelde prijs op 275 fr. In februari liep die zelfs op tot 317 frank. Het is dan ook van 1991 geleden dat de garnaalprijs dat niveau haalde. De gemiddelde vis- mijnprijs over twee maanden ligt op 296 frank. De consument zal het ook gevoeld hebben. (gw)

## Overzicht aanvoer, besomming en gemiddelde prijs voor de periode januari-februari:

<b>Aanvoer</b>					
(in ton)	99	98	97	96	95
Kabeljauw	454	586	416	536	401
Schol	982	883	762	1.345	1.218
Tong	478	559	1.106	799	659
Garnaal	10	17	7	25	40
Totaal	3.195	3.489	3.519	3.953	3.518
<b>Besomming</b>					
(in milj. fr.)	99	98	97	96	95
Kabeljauw	37	40	28	29	24
Schol	73	46	45	65	61
Tong	162	248	367	191	164
Garnaal	3	3	1	5	5
Totaal	390	482	556	392	357
<b>Gemiddelde prijs</b>					
(fr./kg)	99	98	97	96	95
Kabeljauw	82	68	67	55	60
Schol	74	53	59	49	50
Tong	338	444	332	240	249
Garnaal	296	147	154	184	133
Totaal	122	138	158	99	102

## 7 mei: het Blankenbergenummer van HET VISSERIJBLAD

### Vakantie

De burelen van HVB zijn gesloten tot en met 15 april

## 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

# Visbedrijven in Top 30.000

In HVB I/999 gaven we al een overzicht van de visbedrijven in de TOP 5000 van 's alnds grootste ondernemingen. Naast de Top 5000 bestaat er ook een Trends Top 30.000 van de Belgische bedrijven op basis van omzetcijfers 1997 (eerste lijn, eerste kolom). In de twee kolom staat de toegevoegde waarde. Op de tweede lijn dezelfde gegevens voor 1996. We pikten er de bedrijven uit de vis-, visserij- en visverwerkende sector uit. De cijfers moeten met de nodige omzichtigheid gehanteerd worden omdat de gegevens niet altijd overeenkomen met het volledige boekjaar of kalenderjaar.

\* Bij gebrek aan het omzetcijfer van een aantal vennootschappen werd de brutomarge opgenomen. Achter veel van deze relatief grote brutomarges steekt een nog hogere omzet. Mochten deze bedrijven, aangeduid met een asterix (\*), hun omzet bekendmaken, zouden ze op een hogere plaats in de rangschikking voorkomen. (gw)

## Opmerkingen:

- (1) boekjaar over tien maanden waarbij omzetcijfer geëxtrapoleerd is naar 12 maanden.
- (2) balans afgesloten op 31 augustus
- (3) balans afgesloten op 30 juni 97, boekjaar met duurtijd van 18 maanden en omzet geëxtrapoleerd naar 12 maanden.
- (4) balans afgesloten op 30 september 97, boekjaar met duurtijd van 18 maanden en omzet geëxtrapoleerd naar 12 maanden.
- (5) boekjaar met duurtijd van 18 maanden en omzet geëxtrapoleerd naar 12 maanden.
- (6) boekjaar met duurtijd van 6 maanden en omzet geëxtrapoleerd naar 12 maanden.
- (7) boekjaar met duurtijd van 11 maanden en omzet geëxtrapoleerd naar 12 maanden.

## OMZET + 1 MILJARD FR.

		Omzet	TW	
1.	Pieters Visbedrijf	97	3.840	650
	8000 Brugge	96	3.545	728
2.	Zeebrugse Visveiling	97	1.829	89 (1)
	8380 Zeebrugge	96	-	-
3.	Morubel	97	1.811	416
	8400 Oostende	96	1.679	253
4.	European Fish Center	97	1.712	127 (3)
	8380 Zeebrugge	96	-	-
5.	ATKA	97	1.081	120 (4)
	2870 Puurs	96	-	-
6.	Gadus	97	1.068	88
	8620 St.-Joris-Nieuwpoort	96	986	99

## OMZET + 500 MILJOEN FR.

7.	Paulus Henri en Zonen	97	897	41
	8380 Zeebrugge	96	579	29
8.	Hottlet Frozen Foods	97	896	82
	2550 Kontich	96	839	60
9.	Mar Products	97	757	51
	1080 Brussel	96	645	44
10.	Management and Trading	97	691	34
	3110 Rotselaar	96	545	30 (3)
11.	Setraco	97	688	58
	8020 Oostkamp	96	529	28
12.	Vandermaesen	97	664	50
	3550 Heusden-Zolder	96	654	50 (5)
13.	Galana	97	625	42
	8790 Waregem	96	483	31
14.	Gabriël	97	574	92
	4960 Bellevaux-Kignewville	96	592	101

## OMZET + 400 MILJOEN FR.

15.	United Foods Oostende	97	495	113
	8450 Bredene	96	485	119
16.	Seafood Intern. Traders	97	475	27
	3272 Testelt	96	337	21
17.	Pittman Seafoods	97	465	32
	8380 Zeebrugge	96	404	26
18.	All-Freez	97	448	83
	3630 Maasmechelen	96	467	93
19.	Verbiest	97	427	37
	2020 Antwerpen	96	340	24

## OMZET + 300 MILJOEN FR.

20.	Maxi Fish	97	396	26
	1000 Brussel	96	331	27
21.	De Jager Antwerpen	97	393	42 (3)
	2020 Antwerpen	96	-	-
22.	D.B. Vis	97	393	41 (6)
	8380 Zeebrugge	96	-	-

23.	Promaritimes	97	378	29
	1120 Brussel	96	283	19

## OMZET + 200 MILJOEN FR.

24.	La Couronne Rokerij	97	281	74
	8400 Oostende	96	324	74
25.	Daniel's Visbedrijf	97	252	26
	8380 Zeebrugge	96	253	30

## OMZET + 100 MILJOEN FR.

26.	Ocean Marée (Brussel)	97	193	21
	1070 Brussel	96	166	19
27.	D'Haens en Co	97	192	25
	2580 Putte	96	173	20
28.	Pandalus (Brugge)	97	177	35
	8000 Brugge	96	150	40
29.	Demaro	97	175	37
	8000 Brugge	96	169	44
30.	Ocean Fish	97	140	13
	1120 Brussel	96	139	13
31.	Maison Vendsyssel	97	139	22
	1090 Brussel	96	116	19
32.	Nieuwpoortse IJsfabriek	97	125	14
	8620 Nieuwpoort	96	120	11
33.	Neptunus	97	120	16
	9200 Baasrode	96	109	15
34.	Sodial	97	112	22
	6040 Jumet	96	92	23

## OMZET + 50 MILJOEN FR.

35.	Arijs	97	94	9
	2270 Herenthout	96	55	5
36.	Marchant G.	97	90	12
	1500 Halle	96	86	9
37.	General Food Traders	97	86	4
	2650 Edegem	96	74	3
38.	Rederij De Noordhinder	97	*69	73
	8301 Knokke-Heist	96	*65	67
39.	Borremans Palinghandel	97	68	16
	2880 Mariekerke-Bornem	96	93	13
40.	Deprez	97	63	2
	8380 Zeebrugge	96	54	2
41.	Gerrit	97	62	5
	8380 Zeebrugge	96	57	7
42.	Huis Patrick	97	61	5
	3210 Lubbeek	96	62	6
43.	VishandelPraet M.	97	60	4
	9130 Kieldrecht	96	51	4
44.	Rederij Terra Nova	97	58	31
	8380 Zeebrugge	96	52	27
45.	Dhondt & Verleye Euromosse	97	57	9
	9636 Nederzwalm	96	51	9

46.	Rederij Vertrouwen	97	55	35
	8380 Zeebrugge	96	40	21
47.	Lobster Farm	97	55	7
	1080 Brussel	96	71	10
48.	Pacific	97	55	3
	3500 Hasselt	96	53	4
49.	De Zilvervis	97	54	13
	2580 Putte	96	51	9
50.	Van Biesen-Pieters	97	54	4
	9170 St.-Gillis-Waas	96	55	4
51.	Rederij Versluys-Couwyzer	97	54	26
	8450 Bredene	96	41	20
<b>OMZET -50 MILJOEN FR.</b>				
52.	Starfish	97	*46	48
	8000 Brugge	96	*45	48
53.	Gastro Fish	97	*46	47
	8800 Roeselare	96	35	35
54.	Gidanor-Products	97	45	4
	1080 Brussel	96	37	3
55.	Vadema	97	*43	44
	3550 Heusden	96	*34	34
56.	Alloo-Van de Capelle & Zn	97	*39	41
	8000 BRUGGE	96	*42	43
57.	Rederij Fox	97	*39	39
	8370 Uitkerke	96	*30	30
58.	Rederij De Zwerver	97	*38	38
	8400 Oostende	96	*35	35
59.	Paelinck Vishandel	97	37	7
	9000 Gent	96	36	9
60.	Rederij Versluys-Desaever	97	34	14
	8450 Bredene	96	34	15
61.	Rederij Saturnus	97	*34	34
	8301 Knokke-Heist	96	*27	27
62.	Alpha Fish	97	33	3
	1082 St.-Jans-Molenbeek	96	34	3
63.	Seagull	97	*32	32
	8000 Brugge	96	84	29
64.	Rederij Seabird	97	*31	34
	8300 Knokke-Heist	96	*23	26
65.	Rederij Albatros	97	*31	31
	8300 Knokke-Heist	96	*27	27
66.	Imrad	97	30	2
	8951 Dranouter	96	*1	1
67.	Rederij Marbi	97	*30	32
	8450 Bredene	96	*29	29
68.	Oostendse Visbakkerij	97	30	6 (7)
	8400 Oostende	96	-	-
69.	Rederij De Bounty	97	*29	77
	8300 Knokke-Heist	96	*36	37
70.	Vislossersbond Van Waes	97	*28	28
	8400 Oostende	96	43	28
71.	Gevaert Roland	97	27	6
	8380 Zeebrugge	96	8	4

72.	Rik	97	27	4
	3290 Diest	96	21	5
73.	Supra's	97	27	4
	2880 Bornem	96	*3	3
74.	Rederij Nathalie	97	*26	27
	8301 Knokke-Heist	96	*27	18

**Niet in het klassement opgenomen vennootschappen  
(jaarrekeningen 1997 niet beschikbaar)**

Huysseune R.	97	-	-
8380 Zeebrugge	96	667	107
Gabriël 97	-	-	-
4960 Malmedy	96	408	95
Dielman Frozen Seafoods	97	-	-
9971 Lembeke	96	243	21
Visbedrijf De Schelde	97	-	-
9700 Oudenaarde	96	240	35
Poissonnerie de Laeken	97	-	-
1020 Brussel	96	225	14
Zeevisgroothandel André	97	-	-
8380 Zeebrugge	96	146	16
Hackman et Cie	97	-	-
7830 Thoricourt	96	111	5
Northsea 97	-	-	-
1090 Brussel	96	84	8
Bart Mosselhandel	97	-	-
2020 Antwerpen	96	77	7
La Saumonière Artisanale	97	-	-
6001 Marcinnelle	96	58	12

**Bedrijven die in de Top 30.000 van 1996 wel gerangschikt stonden, maar wegens het ontbreken van de gegevens niet meer opgenomen zijn in de Top 30.000 van 1997.**

Levecke 96	219	21	
8400 Oostende	95	233	10
La Bretagne	96	193	24
1080 Brussel	95	208	28
Jaspers Vishandel	96	161	10
2000 Antwerpen	95	149	16
Fineness Food	96	117	14
8510 Marke	95	*10	12
Piscimeuse	96	75	23
4500 Tihange	95	65	25
Lobster Farm	96	71	10
1080 Brussel	95	78	6
Crekillie Appelmans	96	65	8
1000 Brussel	95	62	7
Rederij Atlas	96	53	23
8380 Dudzele	95	*26	26
Rederij St.-Carolus	96	41	36
8400 Oostende	95	47	32
Rederij Versluys-Decuypere	96	34	15
8450 Bredene	95	33	15
Jo Visgroothandel	96	34	3
8500 Kortrijk	95	44	7
Praet Vishandel	96	33	3
2020 Antwerpen	95	28	4
Schot's 96	*29	31	
2910 Essen	95	*29	31

¤ Trends Top 30.000, editie 1999, is een uitgave van Trends Top Company Report, Brasschaatsteenweg 308, 2920 Kalmthout. Te koop, gratis CD-rom inbegrepen, tegen de prijs van 7.975 fr., excl. btw, bij Media Club, Meiboomlaan 33, 8800 Roeselare, tel.: 070-23.30.03, fax.: 070-23.34.89.

¤ Van elke onderneming in de Top 30.000 is een uitgebreid financieel en commercieel rapport beschikbaar tegen de prijs van 1.490 fr excl. btw. per rapport, bestelling op fax.: 0800-12.633.

# N.V. HOSTYIN

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

*Voor een vlugge bediening!*

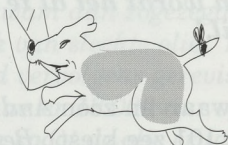
*Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene*

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



## 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 brieven-schrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren en ook in te korten



## Conservatief

In een te Brussel verspreide publicatie las ik onlangs dat *'Vlaamse vissers zeer behoudsgezind zijn en zich maar niet willen aanpassen aan de moderne vraag om kwaliteit'*.

Vanwaar de uitspraak, Joost mag het weten!? De Vlaamse visserij beschikt over moderne schepen en verwerkingsinstallaties. En de kustvaartuigen, meestal ouder, zijn in heel wat gevallen gemoderniseerd; en bovendien voeren ze sowieso verse vis aan. Gelukkig gaat de Rederscentrale 'een beter imago voor de sector realiseren', zo lezen we in Het Visserijblad van maart. 't Zal nodig zijn. Maar misschien is er toch wel iets waar van dat conservatisme. De Vlaamse visserij is zich in de loop van de laatste twintig jaar bijna uitsluitend gaan richten op de bokkervisserij; al de eieren in één en dezelfde korf. Goed of niet goed? *'Met de kettingen van de bokkennisers gaat voor elke kilo gevangen vis er 5 à 6 kg jongelingen en bodemdieren verloren'*, ook al in vorig nummer gelezen. En vergt de bokkervisserij niet meer van de bemanning dan andere visserijen? Vergelijk de gemiddelde leeftijd van de vissers nu met die van 15/25 jaar geleden. Op vijftig konden de vissers toen nog uitbollen op de kleinere eenheden. Maar die zijn weggesaneerd, en met hen blij-

baar de oudere vissers: weg het vangnet. En eveneens in vorig nummer (blijkbaar een nummer met dynamiet) frappeerde mij nog iets dat in verband kan gebracht worden met conservatisme, namelijk het artikel over het bemanningstekort. (*'Andere tijden, andere zeden'*) Hoofdredacteur Flor Vandekerckhove legt zijn oor te luisteren op de Vlaamse kaaien: *'Meer vrije tijd? Meer mensen op een kotter? Meegaan met de huidige zeden? Niets van, de jongeren willen gewoon niet meer werken.'* Nochtans was (is?) de productiviteit van onze bemanningen gekend. Bij ons kon/ kan je met 6/7 man waarvoor je in Frankrijk 8/9 man nodig hebt. De keerzijde van de medaille? Harder werken, minder vrije tijd! (al zijn er toch verschillende mooie tegenvoorbeelden, sla Het Visserijblad er maar eens op na) Vertrekkende van de vraag over kwaliteit van de aanvoer ben ik terechtgekomen bij de bokkervisserij en het bemanningsprobleem. Verkeert de Vlaamse vissersvloot niet in shock zonder dat ze het zelf beseft? Een vertrouwenscrisis? Moet de visserijsector aan de Vlaamse kust zichzelf niet eens binnenst buiten keren?

Stefaan François, Zellik

- \* 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



## Luc Bogaert: 'Het gaat verbazend snel... achteruit'

DE VLAAMSE KUSTVISSERS! Ze worden altijd wel door iets of door iemand bedreigd: zijn het de milieumaatregelen van minister Peeters niet, dan zijn het de Hollanders; zijn het de eurokotters niet, dan zijn het de Franse warrelnetvisser. Is het de zandwinning niet, dan zijn het windmolens, pijpleidingen en sportvisser. Ze zijn ook altijd kwaad, de kustvisser: is het op de Rederscentrale niet dan is het op de Vlaamse Visserbond. Voor de rest mag ik over die kustvisser geen kwaad woord horen. De manier waarop ze rechtlijnig voor hun mening uitkomen is verfrissend in een wereld waarin haast niemand nog het achterste van zijn tong laat zien. En gastvrij zijn ze ook.

Ze hebben in de visserij de naam 'een ras apart' te zijn, een 'ras' dat met de term 'bootsjowers' omschreven wordt. Dat verwijst naar de historische naam die gegeven werd aan de kleine visserij met bootjes die na het labeur op zee ook nog eens naar de wal getrokken ('gesjowd') moesten worden. Vandaag dekt die naam de activiteiten van de vissersvaartuigen die aan de alombekende Oostendse vistrap liggen.

Luc Bogaert (°1961) is zo'n geboren en getogen bootsjower. Zo ver als hij kan kijken gaan zijn 'roots' terug in de Oostendse kustvisserij. Overgrootvader Albert deed het al met de O 145 St.-Jan, een vaartuigje waarop hij trouwens tijdens WO II aan zijn einde kwam. Diens vier zonen, André, Berten, Pierre en Joseph, zorgden er vervolgens voor dat de bootsjowerie van nieuw bloed voorzien werd. André had drie



**Luc Bogaert: 'De VVB is een prachtidee. Maar er is een probleem. Op de kaai wordt er luid gevloekt en gegodverd, maar als er iets concreet moet gebeuren dan wordt het al te dikwijls heel stil.'**

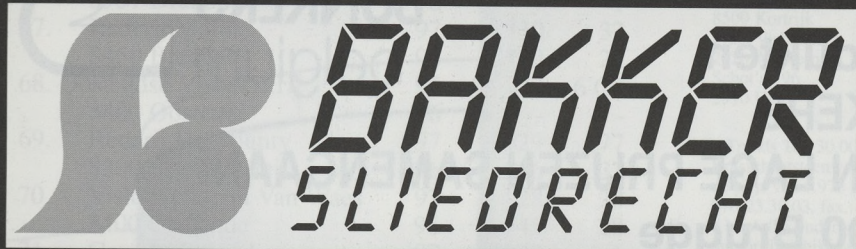
zonen (waarvan zoon André junior op de O 101 zee kiest), Bertens zoon Jacky vindt een broodwinning op de O 148. En Joseph, Lucs grootvader telt drie mannelijke nakomelingen: Roland, Theo (eertijds aan boord van de O 751 te vinden, thans vislosser), en Lucien, Lucs vader, die de O 401 bemeestert.

Dient het verder gezegd dat je de naam Bogaert vandaag nogal veel in het Oostendse bootjowersmilieu aantreft?

Maar er is meer. Hogervermelde stamvaders hebben naast al dat mannelijke nageslacht ook een hele tros meisjes op de wereld gezet. Een aantal ervan zijn — hoe kan het anders — met bootsjowers getrouwd. Luc Bogaert mag bijvoorbeeld Rudy Barbaix (voorzitter van de Vlaamse Visserbond) met achterkozijn aanspreken en die andere VVB-man Manfred Van Elslande is een kozijntje... Kortom, er loopt daar nogal wat familie rond aan de Oostendse vistrap.

De Luc Bogaert die wij spreken leert het vak aan de Oostendse vissersschool John Bauwens en wordt daarna schipper op de O

## WIJZIGING TELEFOON- EN FAXNUMMERS



Telefoon algemeen + 31 184 436 666

Telefoonservice en storings buiten kantooruren + 31 184 436 790

Fax algemeen + 31 184 436 677

Fax verkoop + 31 184 436 688

100, ook al een familiezaak want eigendom van een verwant langs moeders kant. Thans is hij schipper-reder van de O 62 *Dini*, een scheepje, gebouwd in 1963, dat vandaag nog steeds model mag staan voor de hele kustvisserij. Luc Bogaert: *'Model staan? Misschien. Er staan in elk geval ook nog schulden op. Vanaf de kaai zien de mensen alleen maar de goeie kant van de zaak. Om een schip in orde te houden moet je goed bezig blijven. Noem het maar: problemen met electrolyse, waardoor er vingerdikke leidingen flinterdun worden en springen... Enkele jaren geleden hebben we de koeling en het ruim van de O 62 hernieuwd. Daar is toen ook een nieuwe motor in geplaatst. Kostprijs van die veranderingen: drie à vier miljoen. En dan begon het. Na nauwelijks 6.000 uren gedraaid te hebben slipte die nieuwe motor al 7 à 8 liter olie per twaalf uur. Dat kwam dan zagezegd door het gebruik van slechte olie. De motor werd vervolgens gereviseerd, maar toen we er 18.000 uur op zitten hadden spoot de olie er langs alle kanten uit. We hebben nu in januari weer een nieuwe motor geplaatst. Dat kost dus weer zo'n 2,5 miljoen frank.'*

Valt daar iets uit te leren?

Bogaert: *'Ik heb in elk geval geleerd dat je niet naar het buitenland moet lopen om een nieuwe motor te plaatsen. Die vorige motor had ik in Nederland laten plaatsen. Dat heeft me dus uiteindelijk veel te veel tijd en energie gekost. Telkens er iets scheelde mocht ik weer eens noordwaarts. Dat is nu dus afgelopen. Sinds januari heb ik een Scania V8 aan boord. Scheepsdiesel Renaud heeft die erin geplaatst. Juul St. Martin heeft het smeedwerk gedaan en De Coninck-Depoorter zorgde voor de elektrische kant van de zaak. Dat zijn allemaal bedrijven die op een boogscheut van mijn deur liggen. En weet je wat ik gezien heb? Die mensen kunnen dat evengoed als een ander. Op vrijdagavond ben ik die motor gaan bekijken en de daaropvolgende woensdag draaide hij al aan boord van het schip.'*

### Ondernemen

Zoveel ondernemingszin wordt

niet altijd gewaardeerd in het (kust)vissermilieu. Luc Bogaert en z'n echtgenote Christa Vandromme (°1963) gaan dan ook uitvoerig over het tong op de Oost-ende kaaien.

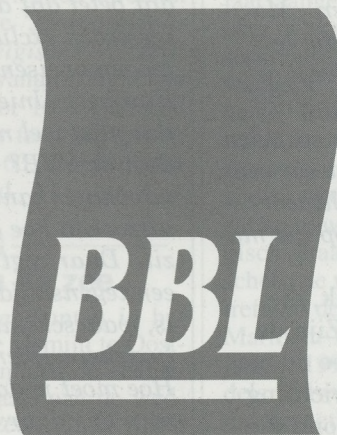
Toen zij inder tijd mee het verzet tegen de aanwezigheid van grote Hollandse eurokotters organiseerden heette het dat de Bogaerts er als de kippen bij zouden zijn om zelf met zo'n buitensporig grote eurokoter het sop te kiezen. Nu er een nieuwe motor in de O 62 geplaatst is gaat het verhaal de ronde dat die motor net zo'n mastodont is als deze die op de gecontesteerde Nederlandse eurokotters staat.

Grenzeloze ambitie? Bogaert: *'Wat wil je dat ik daarop zeg? Praten doen de mensen toch altijd. Dat behoort toch tot de geplogendheden. Een te zware motor? De O 62*

*is gebouwd voor een motor van 250 pk. Je kan daar met een nieuwe motor wel 300 pk waarmaken, maar wie denkt dat je daar met dat scheepje nog boven komt, kent niet veel van visserij hoor. Mocht je daar bij wijze van spreken een motor van 1000 pk in plaatsen dan trekt die dat schip toch gewoon uit elkaar.'*

**Bogaert: 'De vorige motor had ik in Nederland laten plaatsen. Dat heeft me dus uiteindelijk veel te veel tijd en energie gekost. Telkens er iets scheelde mocht ik weer eens noordwaarts. Dat is nu dus afgelopen. Sinds januari heb ik een nieuwe motor aan boord. Geplaatst door bedrijven die op een boogscheut van mijn deur liggen. En weet je wat ik gezien heb? Die mensen kunnen dat evengoed als een ander.'**

Verder is het in de kustvisserij zoals in alle ondernemingen. Wie niet investeert geraakt achterop in de concurrentiestrijd. Bogaert:



Vooruitdenken is klaar zijn  
om te betalen in Euro

Wij geven de toekomst alle kansen

'Maar weinig collega's in de kustvisserij hebben de investeringsinspanningen gedaan die wij gemaakt hebben. Wat is dan het verschil? Persoonlijk hebben ze het niet slechter dan wij, maar hun schip is er niet zo best meer aan toe. Ik zit dan natuurlijk weer dieper in de schulden, maar dat geldt voor iedereen die een zaak vooruit wil helpen. Misschien kunnen de andere kustvissers in de verleiding komen om de fiets aan de wilgen te hangen, maar ik niet. De gemiddelde leeftijd van de reders ter kustvisserij ligt misschien ook wel hoger. Mensen die naar de vijftig toegaan moet je ook niet meer adviseren om zwaar te investeren... toch niet in de kustvisserij. Zij kunnen eraan denken ermee te stoppen, maar ik niet. Als ik het zie zitten of niet — en soms gebeurt dat wel eens — ik moet toch vooruit, want als ik schip en licentie verkoop dan moet ik de bank toch nog betalen en dan blijf ik met lege handen achter.'

### Ermee stoppen

Het hoge woord is eruit: ermee stoppen! Is het waar dat veel bootsjowers ermee willen stoppen? Bogaert: 'Er zijn nu nog zo'n twintigtal kustvisservaartuigen. Momenteel zijn er drie, vier die te koop staan. Binnenkort krijg je wellicht een nieuwe regeling die het samenvoegen van pk's soepeler maakt, dan zul je er dus weer een aantal krijgen die verkocht worden. De spoeling wordt op die manier wel zeer dun.'

Maar hebben ze ook gelijk, die kandidaat-uitstappers? Zijn de Bogaerts immers niet mee de motor geweest achter de oprichting van de Vlaamse Vissersbond die het tij zou keren? Bogaert: 'De VVB is een prachtidee, daar blijf ik bij, maar je leert de mensen ook beter kennen eens je zo'n organisatie met hen opzet. Wat leer je dan? Op de kaai wordt er luid gevloekt en gegodverd, maar als er iets concreet moet gebeuren dan wordt het al te dikwijls heel stil om je heen.'

Christa Vandromme: 'Waarom denk je dat wij onlangs uit het VVB-bestuur gestapt zijn? Wat ook de concrete aanleiding was, de oorzaak ligt erin dat we de kustvissers niet op één lijn gekregen hebben



**Christa Vandromme: 'Je belegt met de kustvissers een vergadering en je stelt een vraag: is er volgens jullie nog een toekomst voor de kustvisserij? Wel, ze kunnen daar geen antwoord op geven. Stilte. Maar als ze niet naar voren komen met hun ideeën, hoe moet het dan verder met de VVB?'**

om dat tij te keren. Ik zal je een voorbeeld geven. Verleden jaar bezetten vijftien kustvissersvaartuigen de Oostendse havengeul: een merkwaardig geslaagde protestactie tegen de aanwezigheid van grote Nederlandse eurokotters die vlak voor onze neus de zee leegvissen. Blijkt dat er een Beneluxakkoord is dat belet dat de Vlamingen een zeestreek exclusief voor zichzelf mogen opeisen. Tegelijk is er een Europese Unie-tekst die zegt dat ze dat juist wel mogen doen. Dus wat doet de VVB? We laten, via een advocatenkantoor, een universiteit uitzoeken hoe dat allemaal ineen zit. Daar zegt men: ja, daar zit een tegenstrijdigheid en, wat meer is, waarschijnlijk moet de Beneluxtekst wijken voor de EU-tekst. Hoe moet je dat oplossen? Wel zegt men ons daar: alleen de rechtbank kan beslissen welke tekst voorrang heeft. En dan komt het. Dat rechtbankzaakje zal dan zo'n vijfhonderdduizend frank kosten. Veel geld? Niet als je dat kan verdelen onder de reders van de kustvisserij. Dan is dat elk 25.000 frank. Wat krijg je daarvoor? Niet weinig. Je zult in elk geval weten hoe de vork aan de steel zit. Maar wellicht zit er veel meer in, misschien garandeer je je broodwinning als daadwerkelijk blijkt dat de Vlaamse kustvissers het visrecht binnen de driemijlszone voor zichzelf

mogen opeisen. Maar neen. De helft van die reders vindt dat allemaal niet nodig.'

Ze is goed op dreef nu, Christa Vandromme, die hier ten kantore steevast als la passionaria omschreven wordt: 'Je belegt met de kustvissers een vergadering en je stelt een vraag: is er volgens jullie nog een toekomst voor de kustvisserij? Wel, ze geven daar geen antwoord op. Hoe zien jullie de toekomst van de kustvisserij? Stilte. Als ze niet naar voren komen met hun ideeën, hoe moet het dan verder met de VVB? Ja, dan zegden wij maar hoe we het zien, maar dat was dan ook weer niet goed.'

### De toekomst

Luc Bogaert: 'Het komt altijd weer op hetzelfde neer. De houding van de kustvissers is en blijft er uiteindelijk een van: "Wij hebben dat allemaal niet nodig." Maar intussen evolueert alles verder. En hoe?! Het wordt almaar moeilijker om stand te houden. Toen ik mijn eerste vaartuig uitreedde (dat was het houten schip O 599 Zeevogel, een kreeftenputter omgebouwd tot kustvisser) maakte ik 180 zeedagen per jaar. In de week-ends waren we thuis en we kwamen zodoende goed rond. Verleden jaar heb ik maar liefst 230 zeedagen opgetekend, (en dat is dan zonder al de dagen te tellen waarop we voor vier uur binnenliepen, hetgeen niet als zeedag meetelt). Hoe ouder ik word, hoe meer ik moet varen.' Bogaert probeert daar iets aan te doen. Een tijdje bleef hij aan de wal en zette een andere schipper aan boord van de O.62: 'Ik voelde me daar toch niet goed bij. Mag je aan zo'n man wel dezelfde inspanning vragen als deze die je zelf levert? Als je zelf schipper geweest bent, dan zit je hier aan de wal "je kas op te vreten", terwijl die mens met je schip op zee is. En, het is niet eens dat hij het daar slechter doet dan jij, maar je bent er toch niet gerust in.' Christa vult aan: 'In de kustvisserij kan je het alleen maar rond maken als man en vrouw zich beiden honderd procent inzetten. De bootjowerie verschilt dus wel van de rederijen van de grote boomkorvaartuigen. Daar heb je een thuisblijvende reder en

een evengoed thuisblijvende redersvrouw. Wij niet. Wij moeten alle twee dagelijks ons huis uit of het lukt niet.'

Dus ging Luc weer dagelijks het zeegat in. Maar wij merken wel dat hij aandachtig het reilen en zeilen volgt van *Marnix en Alain Verleene* aan boord van Oostendes eerste warrelnetvisser, zij het kritisch, pessimistisch en achterdochtig zoals het een echte Oostendse bootsjower past.

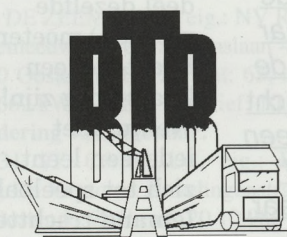
Flor Vandekerckhove

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

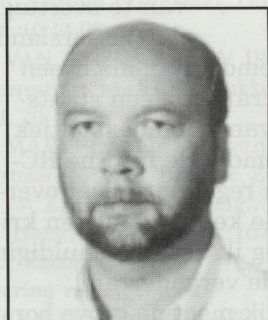
Maritiem

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

HULP IN NOOD

**Voorstel bijkomende  
ongevallenverzekering**

Hulp in Nood heeft, in samenwerking met DSV Belgium, een voorstel voor bijkomende verzekering gelanceerd. In een brief aan de Rederscentrale formuleert de bekende coöperatieve verzekeraar een concreet voorstel waarbij bemanningsleden voor een gering premiebedrag bij overlijden een hoge uitkering uitbetaald krijgen. Hulp in Nood stelt het bestuur van de Rederscentrale voor om samen voor de bemanningsleden de meest gunstige formule uit te dokteren. Aalmoezenier Demaeght, die de sociale tegemoetkomingen bij scheepsrampen onlangs nog als onvoldoende bestempelde, werd eveneens op de hoogte gesteld.

ZEEWEZEN

**Nieuw telefoonnummer**

Op vrijdag 12 maart werd een nieuwe telefooncentrale in gebruik genomen in het gebouw van het Zeewezen (Sir Winston Churchillkaai 2) te Oostende. Nu dus op telefoonnummer: 059 / 566.311.

JAARBOEK

**Nieuw jaarboek visserij**

De collega's van Visserijnieuws delen ons mee dat het nieuwe 'Jaarboek voor de Nederlandse en Belgische Visserij' 1999 verkrijgbaar is. Vanuit België kan dat besteld worden door 1002 (duizend en twee [!]) frank over te schrijven op rekening 280-0580665-60. Het jaarboek wordt u dan toegestuurd.

TENTOONSTELLING

**De mens en de zee**

Van 30 april tot 8 mei kunt u in het bestuursgebouw van de vismijn te Oostende gratis gaan kijken naar de deelnemers-amateurskunstenaars aan de wedstrijd 'De mens en de zee'. Bijna vijftig exposanten tonen er het beste van hun kunnen. De jury deelt prijzen uit op 30 april om 20 uur. De tentoonstelling is dagelijks open van 10 uur tot 18 uur.

KUNSTENAAR

**Savels in Knokke-Heist**

Daniël Savels stelt in april zijn sculpturen tentoon in het cultureel centrum Scharpoord, Meerlaan te Knokke-Heist. De kunstenaar is voor de HVB-lezers geen onbekende. Als leraar aan het PMI heeft hij veel motoristen opgeleid. Dit blad besteedde overigens al veel aandacht aan de sculpturen van Savels, beeldhouwwerkjes die geassembleerd zijn uit schroot afkomstig van... scheepsmotoren.

JAARVERSLAG

**Sincfala op volle toeren**

Uit het jaarverslag van het Heistse 'heemkundig museum Sincfala voor polder en visserij' leren we dat het bezoekersaantal fors toegenomen is. Waar vorige jaren nauwelijks duizend bezoekers geteld werden, (in 1997 zelfs geen negenhonderd) kwamen er in 1998 niet minder dan 2205 betalende bezoekers over de vloer. Een en ander zou te danken zijn aan een intese promotiecampagne door de plaatselijke Dienst van Toerisme.

3-MIJLSZONE

**Marine betrappt eurokotters**

Het Marineschip A.950 *Valcke* dat als visserijwacht patrouilleerde voor de kust heeft een Belgische en een Nederlandse Eurokotter van meer dan 70 brutoton betrappt binnen de driemijlszone. De N.402 *De Norma* (283 pk, 97 bt) uit Nieuwport en de SL.9 *Boy Robin* (300 pk, 138 bt) uit Goedereede-Stellendam visten in de nacht van dinsdag op woensdag op 17 maart voor de kust op tong. Beide vaartuigen meten meer dan 70 ton en moeten dus buiten driemijlszone blijven. Tegen beide schippers werd procesverbaal opgesteld.

TRAAG

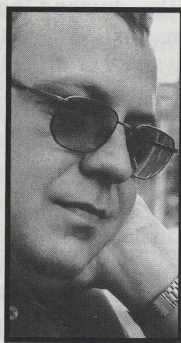
**Staatsblad laat soms op zich wachten**

De publicatie van het in oktober vorig jaar aangekondigde Koninklijk Besluit over de economische binding tussen vissersvaartuigen en de regio liet op zich wachten tot begin februari. De sector heeft slechts drie maanden moeten wachten op de officiële tekst. Dat valt nog mee in vergelijking met een andere wettekst, voor zover daar iemand zat op te wachten natuurlijk. In het Belgisch Staatsblad van 24 februari verscheen de wet van 23 december 1998 betreffend de begroting van de Regie voor Maritiem Transport voor het begrotingsjaar ... 1996 (jawel, 1996). Het is inmiddels al twee jaar geleden (maart 1997) dat de activiteiten van de staatsrederij werden stopgezet. Ondertussen is ook de vereffening rond en weet de burger dat de opgedoekte rederij een put van tien miljard frank heeft nagelaten. (gw)

**Vissers vermist in Oostzee**

De 17 meter lange SAS 104 *Beluga* uit Sassnitz werd donderdag 18 maart ondersteboven drijvend aangetroffen ten westen van het Oostzee-eiland Rügen. Twee zoekacties naar de drie opvarende Duitse vissers leverden niets op. De mannen zijn vrijwel zeker omgekomen in het ijsskoude Oostzeewater.

# TUSSEN SCHIP & KAAI



De Rederscentrale is, voor wat de visserij betreft, de gepri-vilegieerde gesprekspartner van de overheid. Vraag is wat dat impliceert... wanneer men weet dat de RC de democratie toepast zoals de zatlap de verkeerscode?

Hoe kan de bevoegde minister van landbouw en visserij een goed beleid voeren als hij geen objectief beeld krijgt van de meningen, visies, noden en eisen binnen de sector?

Veronderstel even dat de visserij in België een autonome staat zou zijn, een staat binnen de staat, Vissersland binnen

Belgenland. De vertegenwoordiging van het volk - de kamer - dat is dan de Rederscentrale. In een goed functionerende democratie zal de meerderheid niet steeds haar wil doordrijven ten koste van de minderheid. Voorwaar, zo'n democratie is Vissersland niet. Een kwalijk nevenkenmerk van de democratie is de macht van het geld. Toen na de Franse Revolutie, die ingezet werd met de bestorming van de Bastille (1789), een eerste vorm van volksbestuur ingevoerd werd, was dat meteen al duidelijk. Stemrecht werd gekoppeld aan cijnsrecht: hoe meer cijnsrecht men kon betalen, hoe meer stemmen men mocht uitbrengen. Het is niet moeilijk daaruit af te leiden dat het vulgus niets te zeggen had. Het kapitaal regeerde kwaadschiks. Is Vissersland dan toch een democratie? In december 1998 heeft een stelletje particularistische be-

stuursleden van de Rederscentrale 'democratisch' beslist dat boomkorvaartuigen niet meer mogen inschrijven voor de wintervisserij in de Golf van Biscaye. Ondanks dat verschillende schippers wel intenties hadden om eind januari koers naar de Golf te zetten — een traditionele minderheid weliswaar —, hadden de 'democraten' beslist dat niet meer toe te laten. De schippers die 'roespeteerden' dat ze toch wilden gaan, werden gemakkelijk monddood gemaakt:

Onlangs publiceerde het Informatieblad van de Rederscentrale een berichtje over enig ongenoegen in eigen rangen. Oorzaak was een beslissing van de quotacommissie van de Rederscentrale. 'Een paar schippers zijn niet gelukkig met de regeling voor de visserij in de Golf van Gascogne', zo ging het bericht van start. Het besloot met: 'Goed doen voor iedereen is toch quasi onmogelijk, zo blijkt eens te meer!' Schipper Godfroid had daarop al een antwoord klaar.

*'mor allè joenges, 't es democroatis gestemd, kuije junder do nu ni bi nerelehhen?' of nog: 'je ho je tohni loat'n kenn'n vo die Holf seker!'*

Mits de nodige *brainwash* konden ze alras overtuigd worden om hun plannen te laten varen. Ze vinden het allemaal al gauw normaal, want ze betalen geen cijnsrecht. Wanneer je dan als enkeling toch opstaat en met je stoutste schoenen aan een stap voorwaarts zet, word je meedogenloos onder tafel gepraat. Je bezwaren, door de beleidskopstukken met een vaderlijke zwaai van dezelfde tafel geveegd, vallen akelig kletterend op de kille grond van kille kantoren waar je een kille ontvangst krijgt. Een bezoek aan de quotacommissie daarentegen, in de prachtige vergaderzaal van de ZV, waar de voorzitter van de commissie zich dorstig op de koffiekant stort zonder zich te bekommeren om de andere aanwezigen, dat is een andere ketel met vis. Zinloos en pijnlijk is de kater die je daar

riskeert, die hoofdwonde die je op kan lopen tegen die muur van onwil en koppig onbegrip, handig rond de ovaal tafel gemetseld. Je wordt er beschouwd als vijand, intrigant, moeial, spelbreker, spion... een onnozelaar. Neen, Vissersland is geen democratie!

Wie aan dit beleid zijn wensen uit, kent het labyrint van kastjes en muren maar al te goed, want dat is waar je (niet eens diplomatisch) feilloos over en weer gekeatst wordt. Het RC-bestuur en de quotacommissie (voor een groot deel dezelfde mensen) moeten haast wel een kaatsploeg zijn! Welnu, niet iedereen leent zich tot speelbal. Iemand trachtte mij er onlangs van te overtuigen dat Vissersland

geen democratie, maar een 'amigocratie' is; een staatsbestel van vriendjespolitiek. Maar omdat de interne RC-keuken regelmatig met overkokende ketels te maken krijgt, veeg ik deze beschuldiging onder de vergadertafel.

Eigenlijk moet de grove borstel eens tussen die tafelpoten door. Enkele van mijn beste vrienden in de visserij zullen mij volgende week weer verwijten dat ik de dingen hopeloos ingewikkeld maak. Toch zou ik hun willen vragen nu een woordenboek vast te pakken. Op te zoeken woord: oligarchie. Eén ding staat vast: een staatsvorm - *whatever the name is* - die zijn bevolking tekort doet, is als een slang die haar eigen staart opeet. Is Vissersland dan een zelf-destructiecratie?

Over broodrovers gesproken...

Philippe Godfroid

# Nog slechts 139 vaartuigen

## Veranderingen Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

**OKTOBER-DECEMBER 1998**

### Nieuw vaartuig:

☒ Z.198 KEES KORF, eig.: NV Rederij Noordpas, Visserstraat 17, Zeebrugge. Roepnaam: OPHP; l.o.a.: 36,89 m., b.o.a.: 7,58 m.; bt: 292, nt: 87; werf: Van der Werff en Visser, Irnsum (Ned.); staal; motor: Caterpillar, 699 kW (1998). Zeebrief: 15.12.98.

☒ O.369 ATTILA, eig.: Marnix en Alain Verleene, Duinhoevelaan 17, 8450 Bredene. Roepnaam: OPOE; l.o.a.: 12,66 m., b.o.a.: 5,16 m.; bt: 12, nt: 3; werf: Port Isaac Powerboats, Wadebridge (GB); polyester; motor: MAN, 382 kW (1998). Zeebrief: 12.01.99

### Opnieuw in de vaart gebracht:

☒ O.14 DE ZEEMEEUW, eig.: NV Rederij De Zeemeeuw, Karel Janssenslaan 41 bus 9, 8400 Oostende. Bt: 210, nt: 63; motor: ABC, 662 kW (1998). Zeebrief: 10.11.98

### Verandering van eigenaar:

☒ O.231 ST. CAROLUS, eig.: BVBA Rederij De Viertorre, Ravelingenstraat 15, 8400 Oostende. Zeebrief: 20.10.98.

☒ O.187 ST. ANTONIUS, eig.: BVBA St. Carolus, Vismijn 71, 8400 Oostende. Zeebrief: 10.11.98

☒ Z.53 VAN EYCK, eig.: NV IRINA'S, Jonckheerstraat 13, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 20.11.98

☒ Z.70 MARLEEN, eig.: Rederij Ishtar, Kapellestraat 167, 8450 Bredene. Zeebrief: 6.1.99. ☒ Z.568 VENUS, eig.: BVBA Rederij Ishtar, Kapellestraat 167, 8450 Bredene. Zeebrief: 6.1.99

### Verandering van eigenaar:

☒ N.36 DONIA wordt Z.36 ARCA, eig.: BVBA Rederij Arca, Graaf Jansdijk 219, 8300 Knokke-Heist. Zeebrief: 10.11.98

☒ Z.34 NORTHER-SKY wordt N.34

NORTHERN-SKY, eig.: BVBA Northern Sky, IJzerlaan 3, 8430 Middelkerke. Zeebrief: 15.12.98

### Verandering van eigenaar en motor:

☒ O.89 SANDRA, eig.: BVBA De Zeebries, Stroombanklaan 30, 8400 Oostende. Motor: SW Diesel, 850 kW (1998). Zeebrief: 12.1.99.

### Adresverandering:

☒ Z.60 BLUE ANGEL, eig.: Beheer Shamrock, Vismijn 71, 8400 Oostende. Zeebrief: 6.1.99.

### Verandering tonnemaat:

☒ N.723 PALLIETER, eig.: NV Pallieter, Houtboeistraat 13, 8620 Nieuwpoort. Bt.: 82, nt.: 24. Zeebrief: 22.12.98.

### Geschrap:

☒ N.52 SEA HUNTER, eig.: BVBA Jami, Meeuwenlaan 18 bus 4, 8400 Oostende. Vaartuig gezonken op 8.10.98.

☒ Z.198 ZEENIMF, eig.: NV Rederij Noordpas, Zeedijk 122-125 A7, 8301 Knokke-Heist. Vaartuig vervangen door nieuwbouw Z.198 Kees Korf.

### Doorhaling registratie:

☒ Z.554 NADIA, eig.: Zeevisserijbedrijf A. Sinke BV (Ned.), doorhaling registratie: 13.10.98 (verkoop naar Nederland)

☒ Z.576 OSTARA, eig.: Vantorre Denise, Elisabethlaan 225, 8301 Knokke-Heist, doorhaling registratie: 28.12.98 (schipbreuk op 9.2.98)

☒ O.518 LA FAROUCHE, eig.: John Radford (GB), doorhaling registratie: 29.12.98

## SCHELDEVISSERSVLOOT

### Verandering tonnemaat:

☒ BOU 24 BEATRIX, eig.: Erik Ramme-  
loo, Stationsstraat 64A, 9961 Assenede (Boekhoute). Bt.: 44, nt.: 13. Aangifte: 16.10.98

### Geschrap:

☒ BOU 4 ASTRID, eig.: Pauwaert Robert, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Geschrap: zonder bestemming.

Volgens de recentste Officiële Lijst der Belgische vaartuigen (zie laatste wijzigingen hier-naast) telt de Belgische zeevisserijvloot nog 139 vaartuigen. Dat is vijf minder dan begin vorig jaar (144).

De verdeling per thuishaven zie er nu als volgt uit:

☐ Oostende: 40 vaartuigen (- 2)  
☐ Zeebrugge: 76 vaartuigen (- 2)

☐ Nieuwpoort: 20 vaartuigen (- 2)

☐ Blankenberge: 3 vaartuigen (+ 1)

Er gingen vorig jaar meer vaartuigen weg uit de vloot dan er bijkwamen. Er grepen ook enkele verschuivingen plaats.

Nieuwe vaartuigen zijn:

# Z.198 Kees Korf (36,89 m., 699 kW)

# O.369 Attila (12,66 m., 382 kW)

# B.518 Drakkar (37,81 m., 882 kW)

# Z.474 Hessel SR (23,93 m., 220 kW)

Verandering van thuishaven:

# N.36 Donia werd Z.36 Arca

# Z.34 Northern-Sky werd N.34

# Northern-Sky

Geschrap:

# N.3 Patrick

# N.22 Zeester (nu O.211

Zeester)

# N.52 Sea Hunter

# Z.198 Zeenimf

# O.211 Christoph

# O.369 Koningin der Engelen

# Z.403 Ster (nu Z.582 Assanat)

# O.427 Marjon

# O.518 La Farouche

# Z.554 Nadia

# Z.576 Ostara

# Z.582 Asannat

Het totale motorvermogen is lichtjes gedaald, terwijl de tonnemaat toenam:

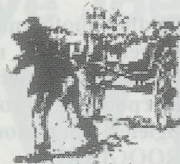
Totaal motorvermogen: 64.012 kW (- 21 kW)

(87.032 pk / - 31 pk)

Totale tonnemaat: 22.669 Bt (+ 31 Bt)

## N.V. WILLEMS

### Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

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

## Nog vier houten vaartuigen

Onze visserijvloot telt nog vier houten (kust)vaartuigen. Het gaat om de: O.116 Caroline (bj. 1961); O.148 Snipe (bj. 1958); O.225; Norman Kim (bj. 1957); Z.580 Po-seidon (bj. 1963).

## Vijf meer dan 40 jaar oud

In de vloot vinden we nog uit vijf vaartuigen die ouder zijn dan 40 jaar. Het oudste vaartuig blijft echter de O.23 *Geoffrey William* dat in 1930 in het Nederlandse Woubrugge van stapel liep. Het kwam echter pas in 1972 in handen van de huidige eigenaar, François Devey.

De oudste (kust)vaartuigen zijn: O.23 *Geoffrey William* (bj. 1930); N.555 *Valentino* (bj. 1954); O.225 *Norman Kim* (bj. 1957); O.430 *Bimin* (bouwjaar 1957); 0148 *Snipe* (bj. 1958); O110 *Jeaninne-Margaret* (bj. 1959).

## Negen plankenvissers

Het aantal plankenvissers is gedaald tot negen. Begin vorig jaar visten nog dertien vaartuigen met scheerborden. De resterende plankenvissers zijn: Z.41 *Tornado* (bj. 1973); Z.123 *Eldorado* (bj. 1964); O.206 *Krisjean-Henson* (bj. 1969); Z.279 *Ramblers* (bj. 1969); O.306 *Cleaner* (bj. 1968); Z.307 *Zetrapper* (bj. 1967); O.316 *Aegir* (bj. 1987); N.563 *Zee-Adelt* (bj. 1964); N.723 *Pallieter* (bj. 1969).

## Vijftien kustvaartuigen op de garnaallijst

De garnaallijst bevat nog vijftien kustvaartuigen. Op de lijst staan ook twee Scheldevisserij. Het is bekend dat de garnaalvloot de laatste jaren fel geslonken is. In Zeebrugge is er nog twee garnaalvaartuigen, Oostende telt er nog tien en Nieuwpoort drie. Op vier na zijn de rompen ouder dan dertig jaar. Vijf jaar geleden stonden nog 28 kustvaartuigen en acht Scheldevisserij op de garnaallijst.

**Kustvisserij op de Garnaallijst:**  
O.2 *Nancy* (bj. 1964); Z.8 *Aquarius* (bj. 1967); O.20 *Goewind* (bj. 1971); O.62 *Dini* (bj. 1963); N.64 *Black-Jack* (bj. 1987); O.82 *Nautilus* (bj. 1997);

N.86 *Surcouf* (bj. 1987); N.88 *Nova Cura* (bj. 1961); O.100 *Emilie* (bj. 1964); O.101 *Benny* (bj. 1967); O.110 *Jeaninne-Margaret* (bj. 1959); O.211 *Zeester* (bj. 1963); O.533 *Virtus*

(bj. 1965); O.700 *Bi-Si-Ti* (bj. 1968); Z.582 *Asannat* (bj. 1961).  
Scheldevisserij op Garnaallijst:  
BOU.7 *De Enige Zoon* (bj. 1986); BOU.24 *Beatrix* (bj. 1964).

## Indeling zeevisserijvloot per scheepsklasse

	Oost.	Zeebr.	Nieuw.	Blank.	Tot.
- 35 bt	9	0	4	0	13
36-70 Bt	14	9	7	1	34
71-180 Bt	7	24	9	1	45
181-400 Bt	10	40	-	1	49
+ 400 Bt	0	3	0	0	3
Totaal	40	79	20	3	139

## Verdeling motorvermogen en de tonnemaat per thuishaven

	Oost.	Zeebr.	Nieuw.	Blank.	Tot.
EPK	13.738	44.464	4.486	1.324	64.012
% EPK	21	69	7	2	100
BT	4.253	16.430	1.449	537	22.669
% Bt	19	72	6	2	100

## Nog steeds acht vaartuigen in de Scheldevloot

Aan de samenstelling van de Scheldevisserijvloot is niets gewijzigd. Het aantal vaartuigen blijft op acht behouden, waarvan slechts twee eenheden tot aan de oude buitengaatslijn (Schelde estuarium) mogen vissen. Het werkterrein van de zes andere vaartuigen blijft beperkt tot de nieuwe buitengaatslijn (binnengaats). Vijf jaar geleden waren er nog 17 Scheldevisserij actief. (gw)

De Scheldevloot bestaat momenteel nog uit: BOU.7 *De Enige Zoon* 1986, 19,10 m. 218 kW (Karel L. Verschraegen, Assenede); BOU.24 *Beatrix*, 1964, 19,04 m, 202 kW (Eric Rammeloo, Assenede); BOU.1 *Elly*, 1950, 15,05 m., 114 kW (BVBA De Rooij F., Assenede); BOU.11 *Exodus*, 1931, 18,62 m., 176 kW (Patrick Vantorre, Damme); A.17 *Snip*, 1976, 10,44 m., 77 kW (NV Visserij Stern, Lillo); A.32 *Sobra*, 1997, 12,48 m., 176 kW (Walter De Dooy, Berendrecht); A.149 *Jim*, 1992, 13,70 m., 114 kW (Raymond Claeys, Zeebrugge); R.21 *Twee Gebroeders*, 1932, 13,02 m., 118 kW; (BVBA L&B Schelde, Stabroek).

## Scheepsdiesel Service

### Alle dieselmotoren:

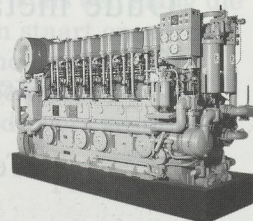
Leveren, plaatsen, revisie en herstelling  
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,  
waterpompen en compressoren e.a.  
Opgieten van motoren met Chockfast  
DROOGDOK  
Schroeven en schroefassen  
Las- en leidingwerk

### 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.



# Van schepen, van mensen en van de zee

DE OCEAAN IS een verteller; een zwerfende verteller met schippers en stuurliu en lavers die hij met schuim en een warme bries aankleedt. Een pluizak waarmee *pepee* de wereld is rondgevaaren.

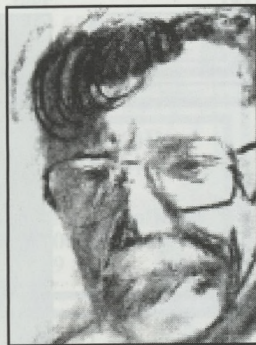
We schrijven 1830, 't jaar dat een jonge Goldschalck in een schimmige maritieme wereld zijn weg zoekt, de lokroep van het leven. In Gent liggen enkele schepen voor de kaai met de puppyclubs: allemaal zeilschepen, driemastbarken, sloepen en brigantijnen, zelfs al eens een stoomschip, maar dat is eerder raar.

Varen is in 1830 niet in trek. Er zijn curieuze bemanningen, *riftje-raftje*: bellenblazers, aaseters, populisten en een enkele schonkige pusher. Elk van hen is maar in zekere mate menselijk. Voor elke amateur is er wel een plekje aan boord: leven, vrijheid en de jacht op geluk. Het zeeleven is eentonig met lange reizen onder zeil (en aan de horizon een tweede stuurman die wordt opgehangen aan de onderste ra en een kapitein — Langhetet —, die wordt neergestoken). De piraten zitten aan boord van een logger. Er kan geen schip naar zee gaan of het wordt bedreigd. Er kan geen zeeman aan de wal gaan of hij wordt geschangaaid. Handelsvloten dienen dringend beschermd. Piraten dienen als zeerovers bekeken en behandeld, zegt men, geen pardon, de voeten moeten gespoeld, overboord ermee. Al zijn ze de pioniers van de geïmproviseerde scheepvaarttechniek. Klippers met slaven zijn makkelijk te herkennen

aan de stank van hun lading en aan de haaien die in het kielzog meezwemmen. 't Is al 1834 als het Britse rijk de slavenhandel als zee-roverij beschouwt. Da-genlang duurt de achtervolging omdat klippers op snelheid gebouwd zijn. Tussen 1810 en 1864 worden op weg naar Amerika nog honderdvijftigduizend slaven door de *Royal Navy* bevrijd. Wanneer de schepen gepakt zijn gaan ze in vlammen op of worden in stukken gezaagd in de vernietigingsbaai in Sierra Leone. De scheepvaart is met duisternis bedekt, zegt Prediker in de bijbel. In de jaren dertig van de vorige eeuw is dat zeer zeker waar.

Niets belet de jeugdige Godtschalck de grote vlakte op te zeilen, drie jaar lang, de wereld rond. Ambitie is daarvoor nodig en moed. Zij die ver varen komen anders terug, zegt men. Intussen moeten thuis d'Hollanders over de Schelde, maar ze willen niet. *Godtschalck joins the navy* en al gauw zit hij aan boord van een wrak van een schip dat de naam heeft visserijwachtschip te zijn. De reis gaat naar Shetland en IJsland voor de kabeljauwvangst, met zestig schokkers uit Oostende in het zog. De *Aviso* is het eerste schip van een marine die ons land probeert op gang te brengen. Ze zijn nog niet weg d' Hollanders of de Fransen staan al te drummen aan de andere kant. Het wordt een bastaardbeschaving!

Als onze man terug komt ligt Gent niet



meer in Zuid Holland maar in België, nieuwe natie die meteen te scheep wil gaan, maar die geen vaartuigen bezit. Al had de nieuwe koning gezegd dat de zeevisserij een bron van welvaart is! Noorzeevissers kijken in deze jaren naast de zeekaart, ze verkiezen te varen met lood en lijn. De *Aviso* zorgt ervoor dat zieke of weerspannige vissers vervangen worden. Maar wát een schip man! zo lelijk als een krabbenmand, het loopt geen vaart en kan niet manoeuvreren, levensgevaarlijk. Het heeft een enkel voordeel: 't kost geen geld aan de arme nieuwe natie. Het vaartuig biedt terloops hulp aan de Antwerpse schokker *Francis* die geen proviand meer aan boord heeft, aan de botter *Jeune Henri* uit Oostende die zwalpt zonder boegspriet, en de *Jonge Edward*, een schip dat er uitziet als een naakte ribbenkast nadat het alle zeilen ver-speeld heeft. Ze zijn met zestig man aan boord van deze *Aviso*, een bootje van vijftientig meter lang: kustwacht, visserijwachtschip, schoolschip, militaire beschermer van de handelsvloot. Kruisbestuiving voor een duivel doet al, het enige en eerste vaartuig van de Belgische marine. Godtschalck, wiens naam het Oostendse zeemanstehuis siert. Godtschalck en zijn tijd. We waren hem vergeten in de dagelijkse bezigheden om den brode. We brachten hem even uit de duisternis der vergetelheid in het licht der herinnering.

lin

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

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**



**Verheye Joël**  
n.v.



weekblad  
**TIJDINGEN**

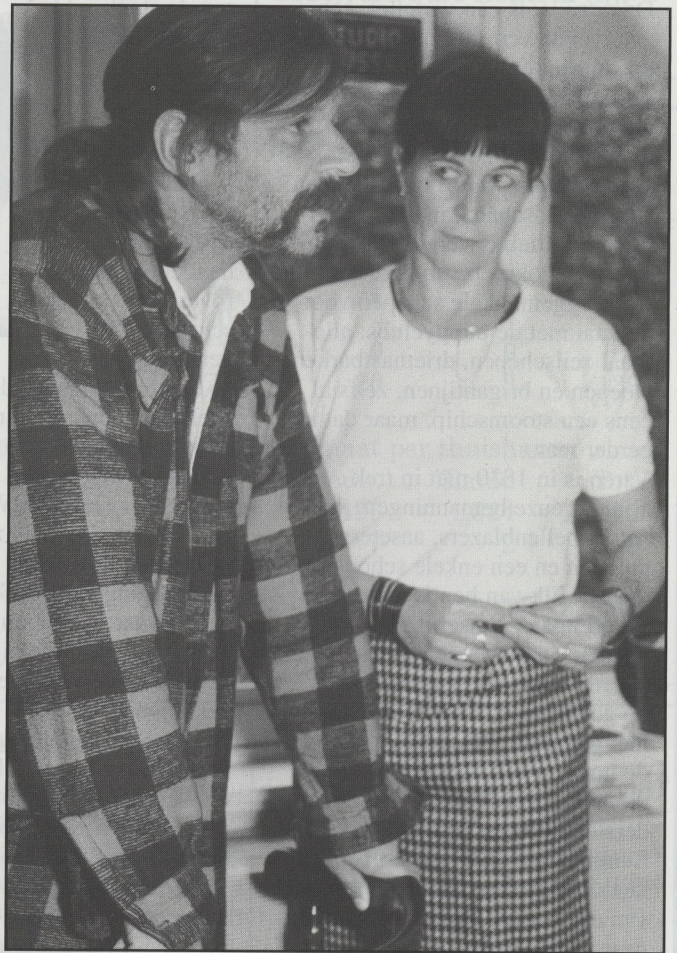
Oostendenaar  
vraag ernaar  
bij uw dagbladhandelaar

# DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter



Ach, waar is de tijd dat de visserij nog niet belaagd werd door quotaperikelen, minister Jan Peeters, fundamentalistische groene jongens, windmolens, meevarende vrouwmensen, pijplijnen op de zeebodem, meerjarige oriëntatieplannen, housemuziek, verkeersscheidingsstelsels, vergaderende vissersvrouwen, Britse controleurs en ertefreTERS (zoals ik). Sinds enige tijd denk ik welhaast dagelijks weder aan de tijd dat elkeen zijn plaats in de samenleving kende. Toen trokken wij allen nog aan hetzelfde zeel. En alhoewel daar eigenlijk niets te zien was, keken wij allemaal in dezelfde richting. Zongen wij destijds niet samen vreugdevolle hymnen als er weer eens een flandriën overladen met palmen huiswaarts keerde? Trokken wij niet allen samen door de velden, òp naar het visserskapelleke, alwaar wij bloemenkransen vlechtend ons begerig oog lieten vallen op de buurvrouw? De massale opkomst zorgde ervoor dat we ons vervolgens onopgemerkt tegen deze buurvrouw aan konden schranken, waarna we nog altijd te biechte konden gaan om het weder goed te maken. Soms denk ik wel eens dat,



mochten wij die oude gebruiken in ere herstellen, de visserij zich misschien weder op zou richten uit het diepe dal waarin zij inmiddels gesukkeld is. Ik zal er eens over spreken met mijn buurvrouw. Vergezeld van enige goedgeplaatste publicaties, publireportages en anderssoortige nieuwmodische *imagebuilding* zouden wij zodoende voor een heropstanding kunnen zorgen.

Maar laat ons u eerst 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: '*Vroeger was alles anders!*'. En zoek nu bij wijze van tijdverdrijf de verschillen tussen de foto links en rechts die hierboven afgedrukt staan. Op de foto links: Parijs in de sixties. Europa staat versteld. Kan het waar zijn dat Vartan Silvy een verhouding heeft met Halliday Johny? Het is waar. De heer Halliday is hopeloos verliefd op juffrouw Vartan. Niet alleen trouwen ze, maar ze maken ook samen plaatjes. Deze schijven, ook wel als 'zwart vinyl' omschreven (alhoewel ik me er ook witte herinner, met name van de heer Anka Paul), waren de voorlopers van de CD's. Men moest ze op een zogenaamde platendraaier leggen waarna een naald er zodanig in kraste dat ze na enige tijd niet meer te beluisteren vielen (hetgeen in het geval van de platen van Johny en Silvy niet eens erg was).



# Op reis naar "Fishing '99" in Glasgow

Het Studie en Actie Comité Visserij(1) (SACV) lag aan de basis van een studiereis naar Schotland. Aanvankelijk toonden een dertigtal mensen uit de visserij, groothandel, visverwerking en toelevering belangstelling voor het initiatief. Door allerlei omstandigheden was het een uitgedund groepje van veertien mensen dat op 1 maart inschepte op de Norstar van P&O North Sea Ferries Zeebrugge-Hull.

Het zesdaagse programma (1-6 maart), opgesteld door Michel Claes en Marc Aspeslagh, was goed beladen met bezoeken in Hull, Grimsby, Edinburgh en vooral de veertiende editie van de visserijvakbeurs Fishing '99 in Glasgow.

Onmiddellijk na aankomst stond een bezoek aan het *Seafish Training Center* in Hull op het programma, een overheidsinstelling vergelijkbaar met ons

Rijksstation. *Seafish* beschikt uiteraard over heel wat meer middelen gezien de omvang van de Britse visserij. Het centrum heeft 150 medewerkers en beschikt over een jaarbudget van 15 miljoen euro (600 miljoen frank). De werkzaamheden van zijn opgesplitst in drie divisies. Naast het belangrijkste departement *technology* is er een afdeling *training & standard* (training inzake veiligheid, kwaliteitscertificaten) en een sectie *development* (handelspromotie, statistiek, aquacultuur). Onder *technology*

valt alles wat met visserijtechnieken verband houdt. Een belangrijke bezigheid van deze afdeling is het opmaken van de *Kingfisher Charts*, elektronische kaarten waarop zeer gedetailleerde gegevens over onderzeese kabels terug te vinden zijn. *Kingfisher Charts* bestaan al dertig jaar. Oorspronkelijk opgemaakt met Decca-posities, zijn ze tegenwoordig compatibel met GPS-systemen.

Flume tank

*Seafish* was het eerste onderzoekscentrum in de wereld dat over een *flume tank* beschikte. De reusachtige watertank van 212 m<sup>3</sup> (lengte 17 m., breedte 5m., hoogte 2,5 m.) (2) werd 22 jaar geleden in gebruik genomen. Er is 700 m<sup>3</sup> water beschikbaar om stromingen na te bootsen. Ze heeft een glazen observatiewand van 11 meter. De tank dient voor het zeer uitgebreide testen met allerlei netten, niet alleen voor de visserij, maar ook voor offshore- en militaire doeleinden. Alle netten worden zeer nauwkeurig op schaal gemaakt. Ook het gewicht van de materialen, lijnen, breidels en borden is in verhouding vervaardigd door eigen



De deelnemers aan de trip voor de ingang van het *Scottish Exhibition & Conference Centre* in Glasgow: visgroothandelaar André Gryson (Oostende), gewezen visser Gerard Ackx (Heist), reder Louis Pieters (O.316 Aegir), het vissersechtpaar Leyen uit De Koog (Texel), ex-reder August Puystiens (O.216 Henri-Jeanine), kustvisser Manfred Van Elslande en echtgenote Brigitte (O.700 Bi-Si-TI), reder Jelle Kramer uit Urk (Z.571 Custos Deus), SACV-voorzitter Michel Claes, reder Jan Smid en echtgenote uit Den Oever (N.350 Ingrid) (Foto gw)

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

medewerkers. De staf van de *flume tank* telt 14 specialisten. Het centrum beschikt over 150 verschillende minutieus op schaal nagemaakte netten en combinaties (twin-riggers e.a.) en 50 paar scheerborden. Aan de vervaardiging van sommige borden zijn honderden manuren besteed. Dit schaalmetaal heeft dan ook een fortuin gekost.

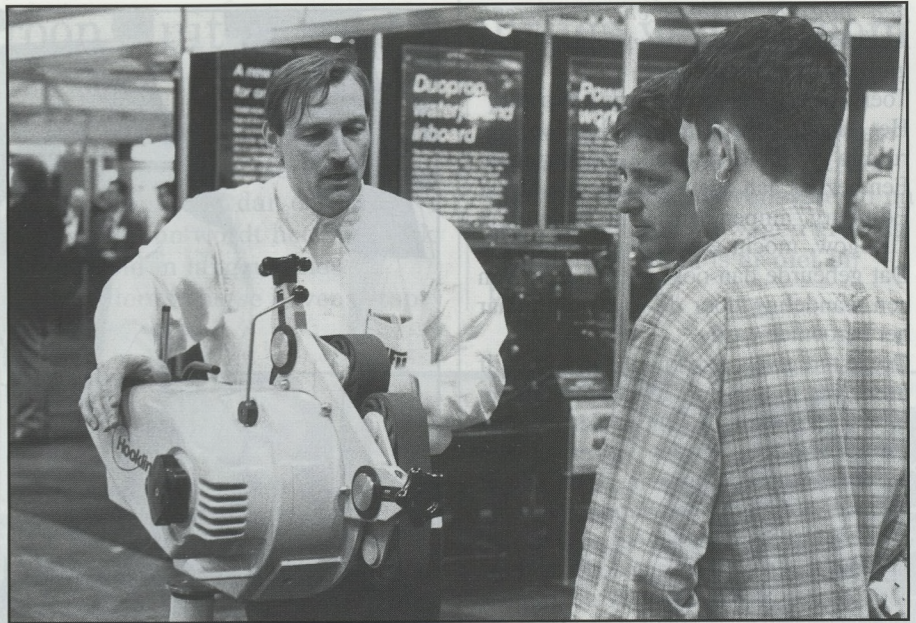
Fishing '99

In Glasgow (vroeger afgewisseld met Aberdeen) wordt de enige jaarlijkse vakbeurs voor de beroepszeevisserij georganiseerd door *Emap Highway* (de uitgever van het internationaal vermaarde weekblad *Fishing News* en het maandelijkse *Fishing News International*), met de steun van de *Scottish Fishermen's Federation*. De vakbeurs was dit jaar bijzonder omdat de hallen van het *Scottish Exhibition & Conference Centre* volledig volzet waren. Aan de beurs namen ruim 400 exposanten uit 19 landen deel. Naar schatting 8.000 professionele bezoekers zakten ervoor af naar de economisch belangrijkste stad van Schotland.

Belgisch

Voor de geïnteresseerde bezoeker is hier alles aanwezig. Ondermeer 27 scheepswerven, 19 motorenfabrikanten en alle denkbare onderdelen voor de bouw en de uitrusting van vissersvaartuigen. Zes landen kozen voor een groepsstand. Spanje palmde de grootste oppervlakte in. Op de Spaanse stand waren zeven scheepsbouwers aanwezig en verschillende toeleveringsbedrijven. Naast Denemarken, Noorwegen en de Faroer zaten ook de Nederlandse bedrijven (Scheepsbouwers Metz, Visser, Maaskant, Hoekman, IHC, Maritiem, Luyt, Oliehandel Klaas de Boer, nettenfabrikant Van Beelen, Ymuiden Stores, Van Laar Kettingen, Visafslag Urk) bijeen.

Ons land was aanwezig, maar weliswaar minder prominent dan onze noorderburen. De Gentse scheepsdieselbouwer ABC was erbij. Marelec uit Nieuwpoort was er eveneens met zijn winchcontrole-



**Marc Aspeslag uit Blankenberge demonstreert een AFU-Virhydro powerblok, een Frans product dat hij vertegenwoordigt. (foto gw)**

systeem en gestabiliseerde weegschalen. De firma Cretel uit Eeklo stond er met de bekende onthuidingsmachines. Het gespecialiseerde textielbedrijf Sioen stapt nu ook in de markt met in Ierland vervaardigde beschermende werkkledij. De Zeebrugse Visveiling werkte zich in de kijker op de stand van Associated British Ports. Naast Marie-Jeanne Becaus waren de ZV en Pefa er present met Marc Bekaert, Ronny Provoost en Jan Buisseret. Vertegenwoordiger Marc Aspeslagh, mede-organizer van de reis, kreeg veel vragen over de AFU-powerblocks van de Franse producent uit Saint-Malo. Hij vertegenwoordigde er ook de IJslandse DNG-jiggers. De firma Barcadere van de Blankenbergenaar zal weldra ook de Benelux-verkoop van de beschermende kledij van Sioen voor zijn rekening nemen.

Tevreden

Commercieel afgevaardigde van ABC, Jean-Pierre Props, vindt de aanwezigheid van zijn bedrijf ten volle verant-

woord. *"Het is de derde keer dat we op de beurs staan. Het is voor ons een dure maar een goede beurs. We leggen veel nieuwe contacten, vooral met Ierse rederijen. De levering van twee nieuwe motoren in Ierland en een in Spanje hebben we te danken aan gesprekken van vorig jaar."*

Ook Piet Rommelaere van Marelec hoort men niet klagen over de investering die deelname aan een internationale vakbeurs vergt. *"Het was van 1991 geleden dat ik onze producten hier voorstelde. Ik ben teruggekeerd met veel nieuwe contacten. Er is nog steeds veel belangstelling voor onze trekkrachtbeveiligingssystemen bij Nederlanders, Fransen, Ieren en Belgen. Merkwaardig is dat de Schotten dan weer minder geïnteresseerd zijn in onze producten"*, luidt de analyse van de Nieuwpoortenaar die klaar staat voor een prospectiereis naar Namibië en Zuid-Afrika. Mogelijks neemt hij later op het jaar deel aan de vakbeurs in Kaapstad. *"Maar eerst vol-*



CRETEL N.V.

Gentsesteenweg 77a, 9900 Eeklo

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

E-mail: [cretel@unicall.be](mailto:cretel@unicall.be)

## MACHINEBOUW & INOXVERWERKING

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

*Eén partner voor  
kwaliteit en service*

gen nog de vakbeurzen in Lorient, Aalborg, Reykjavik en Amsterdam”, zegt globetrotter Rommelaere.

**Toerisme**

Het drukke programma liet weinig ruimte voor toeristische zijsprongen. Een bezoek aan de historische hoofdstad Edinburg, amper een uurtje rijden van Glasgow, mocht echter niet ontbreken. Dat gebeurde dan ook met inbegrip van een wandeling door de royal mile naar het beroemde castle.

Op de terugweg, een busrit van ruim vijf uren met tussenstop in Gretna Green, ging het richting Grimby. Een bezoek aan de visafslag en een visverwerkend bedrijf zat er niet meer in. Toch kon er nog wat tijd af om het *National Fishing Heritage Centre* te bezoeken dat veel herinneringen oproept aan de IJslandvisserij en de tijd dat Grimsby de grootste vissershaven ter wereld was. Voor de twee aanwezige oud-IJslandvaarders in het gezelschap, Louis Pieters en Gust Puystjens riep de evocatie herinneringen op aan hun visserstijd.

Wie het allemaal nog een wil overdoen kan volgend jaar van 2 tot 4 maart opnieuw in Glasgow terecht voor *Fishing 2000* en de *Aquaculture International 2000*. (gw)

(1) Het Studie en Actie Comité Visserij is een non-profit organ-



**Twee gewezen Oostendse IJslandvaarders, Gust Puystjens en Louis Pieters, zien in het logiest van een oude IJslander hun levensomstandigheden uit de jaren vijftig terug. (foto gw)**

isatie die zich inzet voor het welzijn van de Belgische visser, met de nadruk op veiligheid aan boord en de sociale leefomstandigheden. (2) Een gelijkaardige testtank werd ondergebracht in het nieuwe Centre National de la Mer (Nausicaä)

in Boulogne. Ifremer beschikt er over een tank van 38 x 5 x 8,40 meter, waarbij de studiezone 12 meter bedraagt.

# Cat® Scheepsmotoren gaan recht door zee.



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

## Schotse visafslag Troon sluit aan op Zeebrugs veilsysteem

In Glasgow sloot het Zeebrugse *Pan European Fish Auction Ltd (Pefa)* een samenwerkingsakkoord met *Associated British Ports Holdings Plc (ABP)* om de visveiling in de Schotse haven over het intranet te laten verlopen. De ondertekening van de overeenkomst met de haven van Troon gebeurde bij de opening van de visserijbeurs in Glasgow op de ABP-stand. Eerder werd al een gelijkaardige overeenkomst getekend met de haven van Lowestoft. In Milford Haven (Wales) is het systeem al enige tijd in gebruik. Pefa, geleid door Marie-Jeanne Becaus, werkt aan de uitbouw van een Europees netwerk van visveilingen. Het werd opgestart in de Zeebrugse visveiling.

ABP is de belangrijkste Britse havengroep die 23 havens in Groot-Brittannië in handen heeft. Daar vallen ondermeer de visaanlandingsplaatsen Troon, Ayr, Fleetwood, Lowestoft, Hull en Grimsby onder. De in 1996 vernieuwde visafslag van Lowestoft, een belangrijke aanvoerhaven voor schol (jaarbesomming 470 miljoen frank), stapte als eerste Britse visafslag in de boot met Pefa. Nu is ook het Schotse Troon aangesloten op het elektronisch real time-netwerk van Zeebrugge. Ook in deze haven werd de voorbije jaren geïnvesteerd in een nieuwe vismijn.

Troon ligt aan de Schotse westkust en is bereikbaar langs de Firth of Clyde. De aansluiting van Troon brengt 200 nieuwe poten-

tiële kopers in de elektronische markt. Uiteraard zullen niet alle kopers aansluiten. Het bestaande veilsysteem blijft dan ook behouden. In Troon wordt hoofdzakelijk gehandeld in langoustines. Ook andere Schotse havens stap-

pen over op elektronisch veilen. Grimsby, momenteel de nieuwste en modernste Britse viscentrum, gaat het bestaande veilsysteem na zes jaar wikken en wegen grondig vernieuwen. Pefa is er niet bij betrokken. (gw)



**Jan Buisseret, commercieel manager van Pefa, was beschikbaar om het elektronische veilsysteem van de Zeebrugse visveiling te demonstreren. (foto gw)**

Het eerstvolgende  
HVB verschijnt op  
vrijdag 7 mei

**B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF**

**LOWYCK & ZOON**

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

### Schotse scheepswerven

Ironfighters, Outfitters and Bowler Hatters', een boek van de hand van George C. O'Hara, is een absolute aanrader voor elkeen die ook maar de minste liefde voor schepen voelt. Het boek beschrijft glorieertijd en de teloorgang van de talrijke scheepswerven die tijdens de hoogdagen van de Schotse scheepsbouw rond de Clyde actief waren. Het boek heeft verder aandacht voor de vele schepen, van de meest uiteenlopende klassen en types, die hier het levenslicht zagen. Ooit was Schotland dé bakermat van de internationale scheepsbouw, een rol die het in de jaren zeventig en zeventig moest doorgeven aan Japan. De lezer van het boek zal met weemoed de teloorgang van deze belangrijke maritieme en industriële sector lezen. Hoewel het boek een schat aan historische waardevolle gegevens bijeen brengt zal het de lezer bewust maken hoe lang de tijd van 'Britannia rules the waves' achter ons ligt. Het boek, zeer mooi uitgegeven met een harde kaft, telt 354 pagina's, werd geïllustreerd met honderden foto's, vaak van heel bekende schepen. Wie het wil lezen en later als een waardevolle bijdrage aan de maritieme geschiedenis wil koesteren, betaalt hiervoor slecht £ 25 (exclusief verzendingskosten), echt goedkoop voor wat het is. Kortom, een absolute aanrader!

'Ironfighters, Outfitters and Bowler Hatters' (ISBN 0-9530821-0-5) kan men bestellen bij Clyard Novella Limited, 16 Garryhorn, Prestwick, South Ayrshire KA9 2HU, UK, fax 0044 1292 479407.

### Voedselschepen

De volledige titel van het hieronder besproken boekwerkje luidt: 'Harland I Wolff's Empire Food Ships 1934-1948, A Link with the Southern Dominions'. Het werd geschreven door Richard P. de Kerbrecht en uitgegeven door Coach House Publications Ltd op het Eiland Wight. Het boek beschrijft een bepaalde periode, en wel in al haar aspecten, van de verscheping van landbouwproducten en voedingswaren vanuit de zuidelijk Commonwealth-landen naar Groot-Britannië.

Het boek beschrijft ook de herkomst van de vervoerde waren, maar speciale aandacht gaat naar de schepen die ze vervoerden. Deze worden niet enkel in hun techniciteit beschreven, ook het leven aan boord - zowel voor bemanning als voor de passagiers - komt aan bod. Zeer speciaal belicht het boek verder de belangrijke rol die deze 'voedselbrenners' tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben gespeeld. Tot slot wordt ook het verval van dit scheepstype verklaard, de ontwikkeling van andere scheepstypes en opkomst van de container. 'Empire Food Ships 1934-1948' heeft als verdienste een zeer strict afgelijnd aspect van het maritieme gebeuren zeer minutieus te bespreken. In die zin heeft het boek (ISBN 1-899-392-114) historische waarde.

De aanschaf ervan kost £ 8.95, bestellen kan bij Coach House Publications Ltd, Isle of Wight, PO Box 9BB, UK

### Stille werker

Trinity House is één van de oudste Britse instituties waarvan de oudste sporen teruggaan tot in 1514 toen Hendrik VIII het een charter toekende. Toch is de rol van de Trinity House en de duizende mensenlevens die haar diensten heeft gered, vrij weinig bekend. Voor de meeste bezoekers aan de Engelse kust zijn de lichtbundels van de vuurtorens langs de kust of de namen geschilderd op de flanken van de lichtschepen vaak de enige tekenen van het werk dat Trinity

House, jaar in, jaar uit, vaak ongezien en meestal ongeprezen verricht. In het boekje 'Trinity House, The super Silent Service', helpt de auteur Michael Tarrant ons wegwijs in de geschiedenis en de werking van dit op en top maritiem instituut. Met zelf 44 jaar dienst bij de Trinity House op zijn palmares geeft de auteur de lezer een 'insider's view' die de Trinity House de erkenning moet geven die het verdient.

'Trinity House, The super Silent Service' werd uitgegeven bij Gomer Press. Het boekje (ISBN 1-8885902-469-6) telt 120 pagina's en kost £ 12.95 Bestellen kan bij de uitgever Gomer Press, Llandysul, Ceredigion SA 4QL, UK Tel 0044 1559 362371 fax 0044 1559 363758

# 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

## Vuurtorens

Het voorbije jaar had bijzondere betekenis voor de vuurtorens in Groot-Brittannië. Immers sinds het begin van 1999 is er geen enkele vuurtoren, waar ook rond de Britse kust, nog bemand. Alle vuurtorens werken vanaf 1 januari van dit jaar volledig automatisch. In 1998 werd dan ook afscheid genomen van de laatste vuurtorenwachters, een gebeurtenis die in het maritiem getinte Groot-Brittannië niet zomaar voorbijging. Er werd zelfs een postzegelreeks aan gewijd. Op een eiland waar de bevolking in belangrijke mate afhankelijk is van de zee, in zo verre ze zelf niet de zee optrekt, is het dan ook niet verwonderlijk dat er heel wat boeken werden gepubliceerd rond de vuurtorens, hun werking en al het (al dan niet juiste) mysterieuze dat erom leeft. Eén van die boeken is van de pen van John Hellowell, een inwoner van het Eiland Man in de Ierse Zee. Het boek, 'A tour of Manx Lighthouses', beschrijft de geschiedenis van de vuurtorens op 'zijn' eiland. Men vindt er tal van aspecten en die ook voor alle vuurtorens gelden.

'A tour of Manx lighthouses' is een boeiend verhaal, vlot geschreven en mooi geïllustreerd. Het is een publicatie van Peter Williams Associates, Milford Marina, Milford Haven SA 73 3AF, UK. Het boek (ISBN 9 780953 432103) kan op dit adres worden besteld, men moet er £ 19.95 voor neertellen.

## Schepen van 1998

'Significant Ships of 1998' een publicatie van The Royal Institution of Naval Architects' (RINA), groeide over de jaren heen uit tot referentiebron voor de recentste productie van de moderne scheepsbouw. Ook deze laatste publicatie maakt daar geen uitzondering op. 'Significant Ships of 1998' geeft een selectie van 51 handelsschepen van verschillende klassen en types die in 1997 op diverse scheepswerven op verschillende uithoeken van de wereldbol te water werden gelaten. Van cruiseschip tot shuttle-tanker, van chemicaliëntanker tot kabellegger, het boek geeft een overzicht van de allermooiste producten van de scheepsbouw. 'Significant Ships of 1998' besteedt aan ieder opgenomen schip twee bladzijden. Naast een foto (alle in kleur) volgt een gedetailleerd technisch overzicht en een 'general arrangement plan'. (Voor ieder die mee wil zijn met de laatste evoluties op het vlak van scheepsbouw, een echte aanrader.

'Significant Ships of 1998' werd uitgegeven op A4-formaat, telt 128 bladzijden en kost £32/ Deze publicatie (ISBN 0 903055 43 0) kan worden besteld bij de RINA? 10 Upper Belgrave Street, London SW 1X 8BQ UK Tel 171 235 4622, fax 0044 171 259 5912.

Boekbesprekingen Frank Neyts

## Lagere concentraties van zware metalen in garnalen

Onderzoek van grijze garnalen (Crangon crangon) in de Belgische kustwateren heeft aangetoond dat de concentraties van zware metalen de laatste jaren gevoelig gedaald zijn. Vanuit het standpunt van de volksgezondheid zijn de zeediertjes volkomen veilig, zo luidt de conclusie van het onderzoek.

Tussen 1972 en 1997 bemonsterden medewerkers van het Departement Zeevisserij (Rijksstation) ieder jaar garnalen. De proefvangsten gebeurden telkens op 35 plaatsen in de Belgische kustwateren. De analyse van de monsters was toegespitst op de aanwezigheid van zware metalen (kwik, cadmium, koper, lood, en zink) in de garnalen. De gemeten concentraties zijn, behalve voor het kwikgehalte (dat constant bleef), over de hele lijn gedaald. De waarden lagen voor alle metalen duidelijk lager dan de wettelijk toegelaten limieten.

Voor lood, koper en zink werd een significante dalende trend vastgesteld. De cadmiumconcentraties nam opvallend af op het einde van de jaren zeventig. De kwikwaarden toonden in de jaren 72-81 een stijgende tendens. Daarna tekende zich een betekenisvolle daling af. Het kwikgehalte is nu zowal gelijk aan dat van 25 jaar geleden.

De onderzoekers schrijven de daling van de concentraties toe aan maatregelen die vooral op internationaal niveau werden genomen om de toevoer van vervuilende materialen te verminderen. Het dumpen van baggerspecie afkomstig uit de Schelde en van de havens van Oostende en Zeebrugge worden aanzien als de belangrijkste bronnen van contaminatie. Analyses hebben aangetoond dat de gehalten aan vervuilende stoffen in de baggerspecie tussen 1987 en 1995 gevoelig gedaald zijn. Uit het rapport blijkt dat de onderzoekers een verband zien tussen de genomen milieumaatregelen en de vermindering van zware metalen in de garnalen. Ook omdat zij bij onderzoek van andere invertebraten (ongewervelde dieren) en vissen uit de Belgische kustwateren gelijkaardige dalingen vaststellen. (gw)

▣ **Zware metalen in grijze garnaal van de Belgische kustwateren (1972-1997) / Mededelingen van het Departement Zeevisserij nr. 251/1999.**

# Uitspraken Onderzoeksraad voor de Zeevaart

## O 152 Aran, Z 501 Asterias en de Fransen

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart deed uitspraak betreffende twee conflicten tussen Belgische vissers en hun Franse collega's. Het betreft meer bepaald incidenten waarbij de Z 501 Asterias (10 februari 1998) en de O 152 Aran (6 februari 1998) betrokken waren.

Dit betekent meteen dat in nauwelijks drie maanden tijd maar liefst drie Belgische vissersvaartuigen het voorwerp geworden waren van aanvallen van Franse vissers. Want op 13 november 1997 was ook de O 33 Marbi voorwerp geworden van onduidbare praktijken van dezelfde Franse vissersgemeenschap. Over dat laatste schip deed de Onderzoeksraad overigens al eerder uitspraak. Schipper van Billefont werd toen buiten vervolging gezet. Hij kreeg toen vanwege de Onderzoeksraad zelfs lof toegewuifd omdat hij in moeilijke omstandigheden zijn koelbloedigheid had kunnen bewaren. Eenzelfde uitspraak was er nu ook voor de schippers Patrick Welvaert van de Z 501 Asterias en Lorenzo Desmit van de O 152 Aran. De Onderzoeksraad loofde de houding van beide schippers omdat zij samen met hun bemanningsleden de koelbloedigheid bewaard hebben en zodoende een verdere escalatie van gewelddaden hebben vermeden. Geen van beiden kan ook maar een beroepsfout in deze aangemeten worden. Samen met hun bemanningen gaan ze bijgevolg vrijuit. De boeken van de zitting werden toegeslaan na het formuleren van een volzin waarbij de Onderzoeksraad: 'Hoopt dat de bedoelde Franse vissers zich aan de internationaal aangenomen normen zullen houden, onder toezicht van de Franse maritieme overheid, opdat onder diens bescherming, wat trouwens volgens de bestaande zeemansverdragen een verplichting is van elke verdragsluitende Staat, andere vissers hun bedrijf verder kunnen uitoefenen.' Hetgeen wij uiteraard insgelijks hopen.

Robert Coelus

# Rog: vis van 't jaar

VOOR DE ELFDE KEER stelde de **Vlam (Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketuing vzw, vroeger de NDALTP) een "Vis van het jaar" voor. De keuze viel opnieuw op rog. Na wijting (1989), schol (1990), tong (1991), griet (1992), rog (1993), rode poon (1994), wijting (1995), staartvis (1996), tongschar (1997) en vorig jaar opnieuw schol, wordt de vispromotie dit jaar gevoerd rond de proteïenrijke en goedkope rog.**

ROG IS GEEN onbekende vissoort in onze keuken. De grote platte kraakbeenvis met lange staart en zeer gespierde vinen (het eetbare deel van de rog) wordt echter zelden in zijn geheel verkocht of bereid. Meestal zijn het enkel de zijvinnen, want aan de kop en het lijf zit niet veel eetbaars.

Roggevees met typische staafjestructuur is niet erg vet, lichtverteerbaar en bezit een grote voedingswaarde. Daarom wordt hij vaak aangeraden bij vermageringsdiëten, aan toekomstige moeders en opgroeiende kinderen. Of ze het ook lusten is een andere zaak. Het vlees is in elk geval rijk aan zwavel, fosfor, calcium, magnesium en vitamine A. Graten heeft de deze bodembewoner niet, wel beenderige ribbetjes. De lever en de roggeballen (karragoaten) van de rog zijn een delicatessen. Deze laatste komen zelden in de handel omdat ze doorgaans al weggenomen zijn vooraleer de vis op de markt komt. Rog is het hele jaar door beschikbaar, maar is op zijn best van oktober tot februari.

Rog moet in elk geval vers bereid worden. De versheid is herkenbaar aan de heldere ogen, stevig vlees en een geur die aan de zee doet denken. De vis is rap aan bederf onderhevig en heeft dan een ammoniakgeur. Dat komt omdat de rog veel ureum (organische eindstof, uitgescheiden bij de urine) bevat. Van zodra de rog ook maar de geringste ammoniakgeur afgeeft weet u dat hij niet meer volledig vers is.

## Soorten

In de wereldzeeën komen zowat 350 soorten roggen voor. De grootste soort, de reuzenmanta, kan tot zeven meter breed en 2.000 kilogram zwaar zijn. Niet alle roggen zijn eetbaar. De familie (biologen onderscheiden 17 families en 47 geslachten) van de echte roggen zijn de economisch belangrijkste soorten (stekelrog, vleet, golfrog). Het zijn overwegend bewoners van de koelere zeeën. Culinair staan ze hoog aangeschreven, vooral in Frankrijk en Italië. Het vlees van de sidderroggen, voorzien

van twee grote elektrische organen die ontladingen tot 200 volt kunnen afgeven, is waterig, slap en bitter van smaak. In de visafslagen brengen ze weinig op. Pijlstaartroggen met hun ietwat taai donkerrood vlees staan als consumptievies minder goed aangeschreven. Dit geldt ook voor de familie van de adelaarsroggen waarvan het zachte sponzige vlees van matige kwaliteit is.

Voor onze visserij zijn roggen een bijvangst. Vorig jaar vertegenwoordigde de aanvoer zes procent van de totaalaanvoer in onze vismijnen en drie procent van de jaarbesomming. De gemiddelde prijs lag op 64 frank. De belangrijkste soorten zijn de stekelrog (nagelrog) en de vleet. De gevlekte rog, koekoeksrog, blonde rog (kielrog of keels) en de shagreenkate zijn in onze vismijnen te vinden. Ook de kustvissers voeren soms wat kleinere exemplaren aan. In de volksmond zijn dat de katteroggen. (gw)

## Naamgeving:

Nederlands: ..rog  
Frans: .....Raie  
Engels: .....Ray  
Duits: .....Roche  
Italiaans: .....razza  
Spaans: .....Raja

## Families van de rogachtigen (Rajiformes):

- echte roggen (Rajidae)
- sidderroggen (Torpedinidae)
- vioolroggen (Rhinobatidae)
- vlinderroggen

- duivelsroggen
- adelaarsroggen
- pijlstaartroggen (Dasyatidae)
- adelaarsroggen (Myliobatidae)

## De voornaamste soorten:

- # Adelaarsrog, molenrog (Myliobatis aquila)
- # Afrikanse vleugelrog (Pteromylaeus bovinus)
- # Blauwvlekipijlstaartrog (Taeniura lymna)
- # Bonte rog (Raja brachyura)
- # Brucko (Dasyatis centroura)
- # Duivelsrog (Mobula mubular)
- # Gemarmerde sidderrog (Torpedo marmorata)
- # Gewone vioolrog (Rhinobatos rhinobatos)
- # Gevlekte rog (Raja montagui)
- # Gevlekte sidderrog (Torpedo torpedo)
- # Gitaarvis (Rhinobatos cemiculus)
- # Gladde rog (Raja montagui)
- # Golfrog (Raja undulata)
- # Grootogrog (Raja naevus)
- # Kaardrog (Raja fullonica)
- # Koekoeksrog (Raja naevus)
- # Pacifische vioolrog (Rhinobatos productus)
- # Pijlstaartrog (Dasyatis pastinaca)
- # Reuzenmanta (Manta birostris)
- # Rode rog
- # Scherpsnuit (Raja oxyrinchus)
- # Stekelrog (Raja clavata)
- # Sterrog (Raja radiata)
- # Uilrog (Raja microcellata)
- # Violette pijlstaartrog (Dasyatis violacea)
- # Vleet (Raja batis)
- # Witte rog (Raja lineta)
- # Witvleklipvis (Halichoeres centiquadrus)
- # Zandrog (Raja circularis)
- # Zee-engel (Squatina squatina)
- # Zwarte sidderrog (Torpedo nobiliana)



In onze vismijnen worden de beste prijzen betaald voor de blonde rog (kielrog of keels). Bij vrouwelijke roggen spreken de vissers van éénstaarten, bij mannelijke van driestaarten. (foto gw)

# De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

PASTOOR FLOTTE TREKT vlug het poortje achter zich dicht. Op het koertje heeft hij zijn fiets gezet. Alhoewel hij nu al jaren bij moeder Johanna komt, blijft hij voorzichtig genoeg om niet al te veel ophef in de armenbuurt te maken. Dat is dus wat hij denkt. Maar vanachter tientallen gordijntjes hebben evenveel vrouwen de pastoor met het flamingantenbaardje wel degelijk het huis van schipper Robbe zien binnengaan.

In de keuken wacht moeder Johanna die alvast de jonge Adolf naar zijn kamer gestuurd heeft met de dringende opdracht niet naar beneden te komen vooraleer hij al zijn schooltaken afge- maakt heeft.

Flotte kust Johanna en legt een heiligenboekje op de keukenkast.

— 'Voor de kleine,' zegt hij, 'voor de kleine die al groter is dan ik.' Hij wil meteen tot de daad overgaan, maar zij haalt gelijk zijn hand van d'r knie.

— 'Ben jij eigenlijk nog wel een echte pastoor?' vraagt Johanna. Ze ziet er oud uit vandaag; een vrouw die zich zorgen maakt. Flotte weet dat dit een moeilijk moment is. Eigenlijk zouden minnaars alleen maar moeten vrijen, zo heeft hij gaandeweg geleerd. Al dat spreken leidt nooit nergens naar... of 't is uiteindelijk toch naar het bed. Waarvoor hij eigenlijk wel gekomen is. Is al dat overbodig babbelen dan ergens voor nodig?

— 'Natuurlijk ben ik nog een echte pastoor. Waarom zou ik opeens geen pastoor meer zijn?' Flotte probeert tegelijk de situatie in te schatten. Sinds ze samen zijn kent hij haar beter dan haar echtgenoot haar kent; gesteld dat Robbe ooit de moeite had willen doen om zijn vrouw te leren kennen. Flotte ziet dat het ernstig is en dat zijn minnares in nood verkeert. En minnaressen in nood neuken niet. Toch niet voordat de nood gekeerd werd.

— 'Maar je leeft toch in zonde?'

Ach, het is een oude discussie die ze oprakelt. Sinds ze elkaar zoveel jaren geleden voor het eerst verleid hebben, kampt Johanna met gewetensproblemen, het gevoel dat ze niet voldoet aan hetgeen van een echtgenote verwacht wordt. Onlust als ze met Flotte vrijt omdat ze er dan voor haar echtgenoot niet is. Dat haar minnaar een pastoor is maakt het overigens alleen maar erger. Onlust die door Flottes begeerte wel weggekust wordt, maar nooit echt verdwijnt. Onlust die ook tegengehouden wordt door haar verstand: hoelang is het immers geleden dat Robbe nog eens interesse in haar lichaam getoond had? Ze zou er geen tijd op kunnen plaatsen. Wel dan, sust een stem in haar, moet ze

**VII** trouw blijven aan een echtgenoot die ze eigenlijk niet heeft? En is Robbe bovendien niet het varken dat erom vraagt bedrogen te worden?

— 'Johanna, we leven allemaal in zonde. Pastoors maken daarop geen uitzondering. Dat is de erfzonde; een kruis dat we allen met ons meedragen.' Hij probeert het probleem abstract te houden en legt zijn hand weer op haar knie. (De lust kruipt waar hij niet gaan kan.)

— 'Ja maar... onze verhouding... is dat geen onkuisheid?' Flotte hoort een aarzeling in haar stem die hem hoopvol stemt. Hij schakelt over in een hogere versnelling.

— 'Maar neen Johanna, dat heb ik je toch al honderd keer uitgelegd. Hetgeen jij en ik meemaken is geen zonde. Onze liefde is mooi. Dat is in de ogen van God geen zonde.' Hij weet dat het geen steek houdt wat hij zegt, maar hij is toch eerst en vooral een zieleherder, en weet dus dat het soms belangrijk een mens te troosten; in zo'n gevallen moet de waarheid wijken.

— 'En als het toch een zonde is, zou je dan nog een pastoor zijn?' Flotte hoopt dat dit het einde van het gesprek wordt en dat ze het hierbij zal laten.

— 'Maar ja. Pastoor blijf je je hele leven Johanna, dat is geen beroep hoor, dat is een wijding.'

— 'Pierre,' zegt ze opeens, 'ik wil bij je biechten.' Johanna zegt het vastberaden. Jezus Christus Aan Het Kruis! Flotte schrikt zo erg dat hij spontaan zijn hand van d'r knie haalt. Het gesprek krijgt een nooit geziene wending. De biecht. Potverdikke! Een sacrament. Komt hij in vliegende vaart deze armenbuurt ingefietst om lekker van bil te gaan en wordt hij hier met een heus sacrament opgezadeld. Op zijn vrije dag. Beseft niemand dan dat hij ook zijn persoonlijke, intieme behoeften heeft?

— 'Biechten? Biechten... ja natuurlijk. Natuurlijk, lieve, daar ben ik toch voor. Kom morgen om...'

— 'Neen. Ik wil het nu. Ik...'

Flotte mag dan wel een schuinsmar- cheerder zijn, hij begrijpt wanneer hij het spel verloren heeft. Tegen het verlangen naar de biecht is geen wellust opgewassen.

— 'Goed dan,' zegt hij. 'Ik ben er wel niet op voorbereid, maar goed. Omdat ik je graag zie.' Neen, daarvoor is hij niet naar hier gekomen. 'Voor de dag ermee.'

— 'Ik moet je iets opbiechten,' herhaalt ze totaal overbodig om een aanloopje te nemen, 'iets dat ik al meer dan achttien jaar voor mezelf hou.' Ze kijkt naar Flotte om zijn reactie te zien. Maar het

is duidelijk dat hij de hint niet begrijpt.

— 'Iets dat ik al die tijd achter me aansleep... een last. Iets waarmee ik nooit heb kunnen leven en nooit zal kunnen leven ook. Het is een vloek. Ik ben er zeker van dat God mij daarom zo streng gestraft heeft. Dat het met Robbe zo verkeerd gelopen is, dit huwelijk... het heeft daarmee te maken. Het heeft er alles mee te maken.'

— 'Zeg het Johanna, God zal je probleem verlichten.' Hij luistert nu bijna ademloos. Beseft dat hij een groot geheim te horen zal krijgen.

— 'Het gaat om de kleine,' zegt ze, 'om Dolf.' Ze wacht. Flotte reageert niet. Hij wacht vakkundig op hetgeen komen zal. 'Dolf is... Beloof me dat je niet kwaad zult worden... Dolf is... De kleine is niet de zoon van Robbe.'

In de keuken heerst complete stilte. Flotte kijkt in de richting van de gang. De deur is dicht, Dolf kan het gesprek niet horen.

— 'Ben je zeker...' fluistert Flotte die helemaal uit zijn biechtvaderrol valt.

— 'Dolf is het kind van... Maar je moet me eerst beloven dat je het tegen niemand zegt.' Flotte knikt vlug. De man is sprakeloos van nieuwsgierigheid.

— 'Dolf is het kind van Willem, Dolf is het kind van Robbes broer.' Het is eruit.

Het geheim dat Johanna al meer dan achttien jaar achter zich aansleept is nu geen geheim meer. Tegelijk met de biecht komt ook de opgekropte tranenvloed. Ze huilt luid, drukt zich tegen hem aan en smooit haar snikken in zijn jas. De tranen lopen recht uit haar ogen op zijn zwarte pastoorskleren. Flotte beseft meteen het drama waarvan hij zopas de eerste lijnen gehoord heeft.

— 'En weet Robbe dat?'

— 'Neen. Misschien. Ik weet het niet. Soms denk ik dat hij het al die tijd geweten heeft. Soms denk ik dat Willem het hem ooit verteld heeft. Soms denk ik... Maar...'

— 'En Willem?'

— 'Wat Willem? Of Willem het weet? Natuurlijk weet hij het. Het is toch zijn kind. Niet dat ik het hem ooit gezegd heb. Maar hij weet het.'

Ze krijgt een harde trek over haar gezicht: 'Wees er maar zeker van dat hij het weet.'

Flotte neemt Johanna's hoofd in zijn beide handen en kijkt recht in d'r ogen. Zijn hersenen werken in sneltreintempo. Johanna en Willem, een verhouding.

Dolf, de vrucht, niet Robbes zoon.

Machteld, Dolf ... zuster, broer!

— 'Maar als jij het hem niet gezegd hebt... Hoe kan Willem het dan weten? Vermoedt hij het alleen maar?' Flotte begint te graven naar het geheim dat Johanna hem zojuist verteld heeft en dat... nog een ander dekt.

— 'Neen. Hij weet het. Ik wist eerst niet wat ik ermee moest doen. Ik was nog maar pas getrouwd met Robbe. En al zwanger... van zijn broer. Wat een vooruitzicht! En ik was een wicht. Wat wist ik over het leven? We hadden ook geen verhouding, Willem en ik. We

hebben daarna ook nooit meer gevrijd. We hebben elkaar nog nauwelijks gesproken. Het was gewoon... eenmalig. Op een feest. Willem dronk toen nog. Ik weet het allemaal niet. Het is mijn schuld. Ik was jong. God, we waren allemaal jong...' Weer begint Johanna te huilen.

— 'Johanna! Johanna! Vertel het me allemaal. Het zal je verlichten.' Voor het eerst in al de tijd dat ze elkaar een verhouding hebben voelt Flotte iets anders voor Johanna dan lust of medelijden; iets dat sterker is dan lust en groter dan mededogen. God! De hel waarin ze al die tijd geleefd heeft is oneindig veel groter dan Flotte ooit had kunnen vermoeden. Een leven met Robbe, de man met de kwade dronk, is al erg genoeg, maar wat hij nu te horen krijgt verheft het allemaal tot proporties die een Griekse tragedie waard zijn.

— 'Ik moest... ik moest er met iemand over spreken. Ik wist niet wat ik moest doen. En toen ik eens alleen met Willems vrouw thuis was, heb ik het haar verteld. We waren garnaal aan het pellen. Ik moest wel... Wat moest ik doen?' Snikken. 'En toen, en toen heeft ze er een einde aan gemaakt.' Huilbui.

Een drama! Het flitst door Flottes hoofd. Hij was toentertijd nog geen pastoor, maar hij kent het familiedrama dat zich in het huisje van Willem voorgedaan heeft. Toen Willem op een dag thuiskwam, vond hij zijn echtgenote aan een balk. Ze had zich verhangen. Geen bericht achtergelaten, zo heette het in de officiële versie, en zo had Willem het ook aan de politie verteld. Ze had hem achtergelaten met een dochtertje van één jaar.

Flotte durft het hier niet uit te spreken. Maar het wordt allemaal wel heel duidelijk. De dag dat de vrouw aan de balk gevonden werd is de dag dat zij van Johanna te horen kreeg wat er tussen haar en Willem gebeurd was. Hij reconstrueert vliegensvlug het drama. Het is alsof een reeks dia's vlug na elkaar op het scherm van zijn verbeelding geprojecteerd wordt: Johanna is zo naief om de echtgenote van Willem op de hoogte te brengen van d'r misstap; die geraakt erdoor over haar toeren; naarmate de dag vordert beseft ze dat het leven haar geen zekerheid meer kan bieden (Johanna's kind dat op



komst is zal er haar altijd aan herinneren); ze twijfelt nog: zal ze wraak nemen? Haar echtgenoot traffen? Besluit er uiteindelijk voor zichzelf een einde aan te maken. Uiteraard schrijft ze wel een afscheidsbrief, want ze is een moeder en ze wil dat haar kind weet waarom het in de steek gelaten wordt; ze schrijft de brief voor Machteld en ze hangt zich op; Willem komt thuis en vindt de brief; hij vernietigt het bericht en besluit de rest van zijn leven zwijgend door te brengen. Sindsdien spreekt heel de buurt over de vrouw die zich zomaar, zonder reden, verhangen heeft.

Arme Willem, zo denkt Flotte nog. Hetgeen hij altijd als een dof, onverschillig, apatisch zwijgen gehouden

heeft, een woordloosheid uit armoede, een zwijgen dat aan de taal voorafgaat, blijkt iets anders te zijn. Het blijkt een zwijgen te zijn dat nà het spreken gekomen is. Bij Willem is er eerst het woord geweest en daarna heeft hij de taal verlaten.

— 'Denk je dat...'

Op dat ogenblik komt Dolf de keuken binnen. Dat hij klaar is met zijn schooltaken, wil hij zeggen. Hij ziet z'n moeder in tranen zitten. En hij ziet Flotte. Klootzak denkt hij, wat een klootzak is die paster toch. Tegelijk zegt Flotte Johanna en zegt: 'Uw zonden zijn u vergeven, bid voor uw penitentie drie onzeveraders en drie weesgroeten.'