

# HET VISSERIJBLAD 67 VVB

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

FOTORE  
PORTAGE

De Amandine  
*uit het water*

## VRAAG

Wat zoeken Belgen  
op de Fladen?

## ECONOMIE

Het WAS een goed  
jaar voor de  
rederijen, maar  
wat brengt ons  
2000?

## HET KAN!

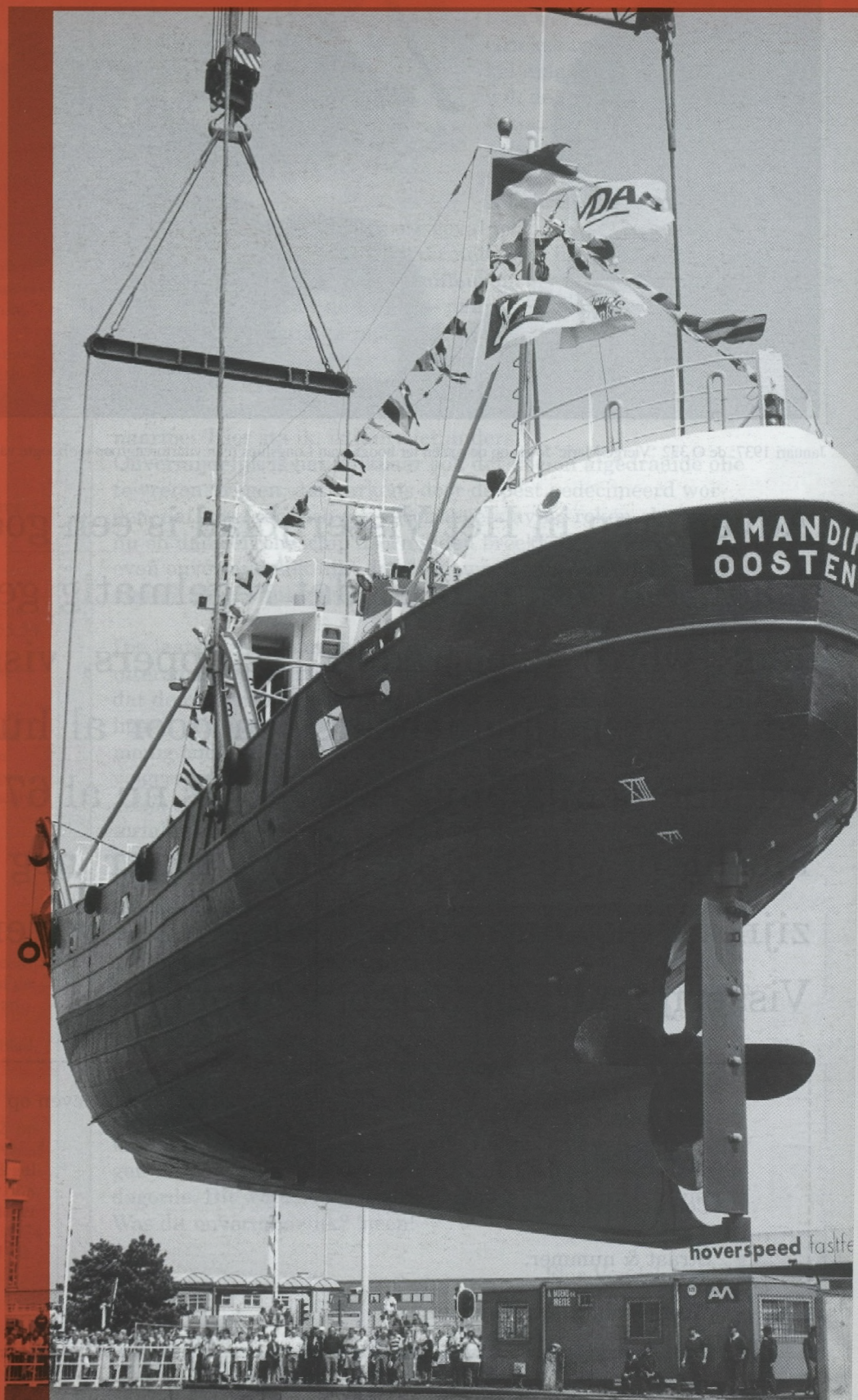
Vlagschepen  
gesanctioneerd

## ZEVEN

Nederlandse  
visveilingen  
SAMEN op  
het internet

## REDT POLLET

de Oostendse vismijn?





Januari 1937: de O 332 'Vierge Marie' loopt op de rotsen ter hoogte van Longships (een vuurtorengroep ter hoogte van Land's End, Groot Brittannië).

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 67 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 67

## HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine  
van de zee

Losse nummers 100 bef

### Colofon

MEDEWERKERS: André Baert, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Flor Vandekerckhove (redactie), Annie Vanhee (tekeningen), Willy Versluys (directie), Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie; te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).  
V.u.: D. Crabeels, Slipwaykaai 1, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en  
alle correspondentie naar  
HVB.

Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene  
Tel. 059 / 32 61 74. Fax: 059/32 55 59  
E-mail:  
flor.vandekerckhove@skynet.be

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

ISSN: 0776-6912

### Abonnementen!

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

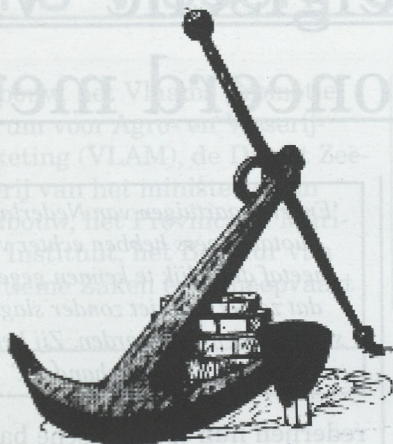
Steunabonnementen:  
2 000,- BEF/jaar.

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

Omslagfoto: Guido Walters

# Onvermijdelijk?

IS HET U ook al opgevallen? Onze economie heeft iets 'onvermijdelijks' over zich. Of dat is althans wat men ons wil laten geloven. Zo is er bijvoorbeeld de manier waarop de internet-economie zich naar een instorting aller beurswaarden haast. Dat lijkt toch wel heel sterk op een Griekse tragedie. Het orakel mag orakelen wat het wil, de protagonisten gaan desondanks hun onvermijdelijke tragische lot tegemoet. Iedereen ziet het gebeuren, maar... niets



aan te doen! Zo lijkt het in elk geval toch.

Dichter bij ons bed is er de onvermijdelijke file aan de Brusselse Welriekende Dreef waar chauffeur na chauffeur zich dagelijks — gejaagd door de winst — naartoe haast, om daar uiteindelijk onvermijdelijk te moeten staan wachten tot het de here der economie schikt om er weer eens beweging in te brengen. Die chauffeurs weten proefondervindelijk wat hen daar te wachten staat en toch haasten ze zich daar telkens weer vlug naartoe: 'Hier sta ik, ik kan niet anders!'

Onvermijdelijk is het blijkbaar ook dat koeien afgedraaide olie te vreten krijgen, dat varkens door de pest gedecimeerd worden, dat jongeren zich een nicotineverslaving roken, dat er zo nu en dan een olieschip doormidden breekt, net zoals het al even onvermijdelijk lijkt dat... de oprukkende olieprijs onze visserij gaan lamleggen.

Die laatste zogenaamde onvermijdelijkheid interesseert ons uiteraard nog het meest van al. Verder in dit blad kunt u lezen dat de rederijen enkele bijzonder goeie jaren achter zich hebben liggen. En in de voorbije jaargangen van HVB hebben we menig oud-visser aan het woord gelaten die zijn 'jeugdige' opvolgers ervoor waarschuwde: *na de vette jaren komen onvermijdelijk de magere terug*. Zelf hebben we tot vervelens toe in editoria's en in lang uitgesponnen stukken de noodzaak beklemtoond van een Vlaams Meerjarig Oriëntatieplan dat de Vlaamse vloot omvormt. We zijn tot ergeris van velen blijven hameren op de noodzaak om een gedifferentieerde vloot te creëren, een vloot die uit een grote variatie aan schepen bestaat. We gingen daarmee tegen de goed-nieuws-show in, tegen de evolutie naar minder schepen om... grotere boomkorvaartuigen uit te reden. We werden doemdenkers genoemd, want de tongprijzen lagen goed en we moesten vooral niet teveel kritiek geven, want dan kwam het imago van de sector in het gedrang. Maar dat wat we letterlijk geschreven hebben, zal nu ook gebeuren. De stijgende olieprijs zal die dieselvretende boomkorvaartuigen aan de kant leggen. Reders zullen hun rekeningen niet meer kunnen betalen. Er staan faillissementen op de dagorde. Dit wordt de zoveelste kaalslag in de Vlaamse visserij. Was dit onvermijdelijk? neen!

Flor Vandekerckhove

7 tot 49 visdagen kwijt

# Twaalf Belgische "vlagschepen" gesanctioneerd met visverbod

TWAALF "BELGISCHE" vissersvaartuigen hebben voor de periode 1 juli-31 december 1999 niet voldaan aan de voorwaarden die een economische band bewijzen met de vlagstaat zoals dat voorgeschreven wordt in het KB van 3 februari 1999 en vanaf 1 juli van toepassing is. De eigenaars, op één na allen Urkers, werden gesanctioneerd met een schorsing van hun visvergunning voor hun vaartuigen van 14 tot 98 visdagen. Omdat er nog sprake is van een overgangperiode is de straffkorting gehalveerd. De stilligperiode ging in op maandag 29 mei.

DE PUBLICATIE VAN het koninklijk besluit over de economische band die voortaan aantoonbaar moet bestaan tussen een vissersvaartuig dat onder Belgische vlag vaart en de Vlaamse kuststreek veroorzaakte de nodige commotie bij de Nederlandse eigenaars van Belgische vissersvaartuigen. Zoals verwacht werd hebben de meeste

*'Enkele vaartuigen van Nederlandse quotahoppers hebben echter van meetaf duidelijk te kennen gegeven dat ze het KB niet zonder slag of stoot zouden aanvaarden. Zij hebben ook in die zin gehandeld.'*

rederijen hun economische band met het thuisland probleemloos kunnen aantonen. *Enkele vaartuigen van Nederlandse quotahoppers hebben echter van meetaf duidelijk te kennen gegeven dat ze het KB niet zonder slag of stoot zouden aanvaarden. Zij hebben ook in die zin gehandeld.* Enerzijds werd een procedure opgestart bij de Raad van State, terwijl zij anderzijds geen moeite deden om in overeenstemming met het KB te handelen.

Met dergelijke strategie zijn de Urker eigenaars van onder Engelse vlag varende kotters zonder kleerscheuren uit de confrontatie met de Britse overheid gekomen. De praktische oplossing die ze daar uit de brand sleepten heeft hen blijkbaar gesterkt in het verzet.

## Been stijf houden

De Belgische Minister van Landbouw Jaak Gabriëls heeft echter de wet toegepast en alle bezwaarschriften naast zich neergelegd.

Eigenaars die niet voldeden aan de economische link kregen een sanctie. Gabriëls stelde zich echter nog niet keihard op. De straffkorting werd voor het eerste jaar gehalveerd. Dat betekent dat de vaartuigen toch nog 7 tot 49 opeenvolgende dagen visverbod krijgen. De duur van de schorsing van de visvergunning staat in verhouding tot het ontbrekende gedeelte van de daadwerkelijke economische band. Zowel de Nederlandse als de Britse controlediensten werden van die sanctie op de hoogte gebracht.

## Kort geding

Negen Nederlandse eigenaars stapten met de brieven van de Belgische minister naar de rechtbank in Brussel. In kort geding eisten zij de opschorting van de opgelegde sancties. De rechter heeft hun klacht op *vrijdag 26 mei* noch ontvankelijk, noch gegrond verklaard waardoor het verhoopte opschortend besluit de mist inging. Verwacht wordt dat de "slachtoffers" alsnog beroep aantekenen. Ondertussen blijft het visverbod gehandhaafd. Naast de eigenaars en de bemanningen lijdt vooral de visafslag van Urk hierdoor schade. De gesanctioneerde vaartuigen zijn bijna immers allemaal trouwe klanten van de grootste Nederlandse visveiling. De wet op de economische band kost de Nederlandse veilingen sowieso omzet. Daar komt door de schorsing nu nog eens extra verlies bij. De betrokken reders kunnen dus ook op (juridische) ruggesteun uit deze rekenen. Accountants- en advocatenkantoren zijn ingeschakeld. Het kan nog een lange strijd worden tot bij het Europees Hof in Straatsburg. Dat is dan weer een procedure die jaren kan aanslepen, uiteraard zonder dat succes verzekerd is. (gw)



Kredieten op maat van uw plannen

Wij geven de toekomst alle kansen

# Vlaamse vissersbond en Test-Aankoop in Vlaams Visserij Comité

**De Vlaamse regering heeft op voorstel van de Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw, Vera Dua, de nieuwe samenstelling van het Vlaams Visserij Comité goedgekeurd. Door dit besluit worden de volgende organisaties als nieuwe leden aangeduid: de Vlaamse Vissersbond, het ACLVB, de Nieuwpoortse Visveiling, Test-Aankoop en de Belgische Federatie van Distributieondernemingen (Fedis).**

Het Vlaams Visserij Comité wordt samengesteld uit veertien leden die voorgedragen moeten worden door de Rederscentrale (2), Vlaamse Vissersbond (1), het ACV, het ABVV, het ACLVB, de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars, de Nationale Federatie der Viskleinhandelaars, de Groepering der Visnijverheden, de Onderlinge Visafslag van Oostende (OVA), de Zeebrugse Visveiling (ZV), de Nieuwpoortse Visveiling, de consumentenorganisatie Test-Aankoop en de Belgische Federatie van de Distributieondernemingen. Acht leden worden daarnaast als permanente waarnemers door de Vlaamse minister voor Landbouw in het comité aangewezen. Het gaat om een vertegenwoordiger van de administratie Land- en

Tuinbouw, het Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM), de Dienst Zeevisserij van het ministerie van Landbouw, het Provinciaal Maritiem Instituut, het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart

van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur, het Departement Zeevisserij van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek, Vlaams Visserij Centrum en de West-Vlaamse administratie voor zeevisserij.



## **— VAN VOORDEN-PROMAC**

### **VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.**

Scheepsschroeven  
HODI straalbuizen  
Industrieel gietwerk  
Machinefabriek

### **VAN VOORDEN REPARATIE B.V.**

Schroefreparatie  
Occasion schroeven  
Zinkanoden  
Slijtsloffen

### **PROMAC B.V.**

Stuurmachines, Roeren  
Verstelbare schroeven  
Boegschroeven  
Waterpompen  
Scheepskranen  
Koel-, vries- en scherfijsinstallaties  
Vloeibaar ijs installaties  
Waterbehandelingsinstallaties  
Reddingsboten

**EEN VOORSPRONG IN  
KWALITEIT EN TECHNIEK**

## **— VAN VOORDEN-PROMAC**

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

HVB informeert

# **ECHT**

Neem toch 'n  
abonnement

# Amandine vereeuwigt

Foto hiernaast:  
de bouwput waarin de  
Amandine geplaatst  
wordt.

Foto hieronder:  
de O 129 Amandine  
in de sluis die het  
schip van zijn uiteinde-  
lijkebestemming  
scheidt. Dit is meteen  
de laatste keer dat het  
vaartuig in het water  
ligt.

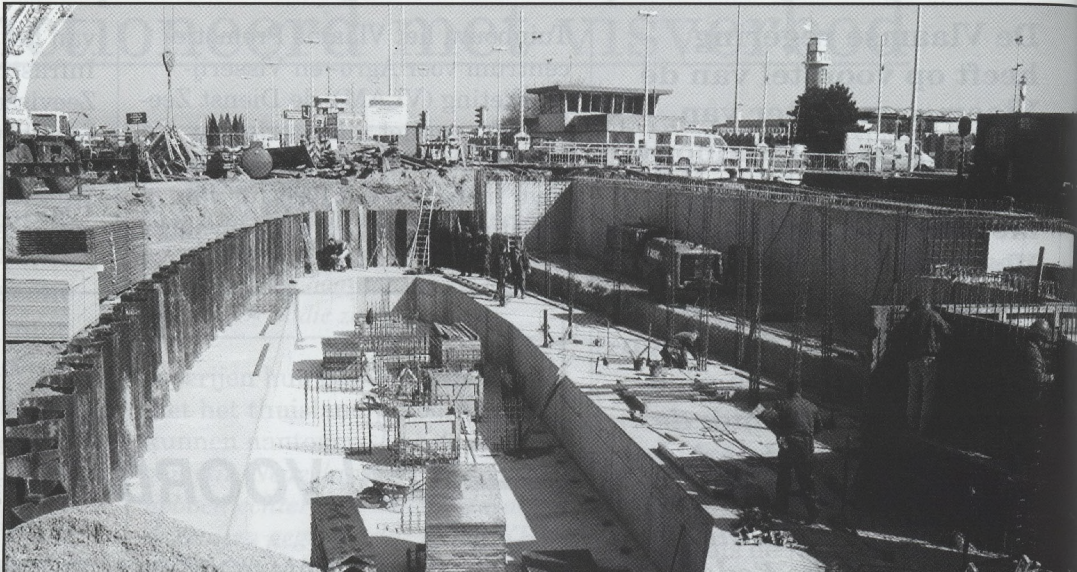
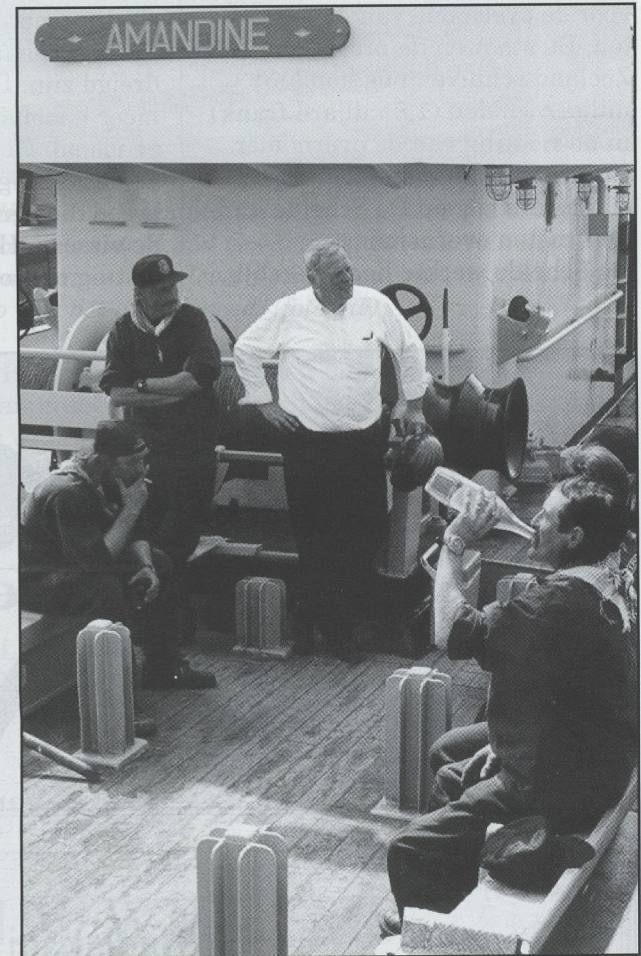
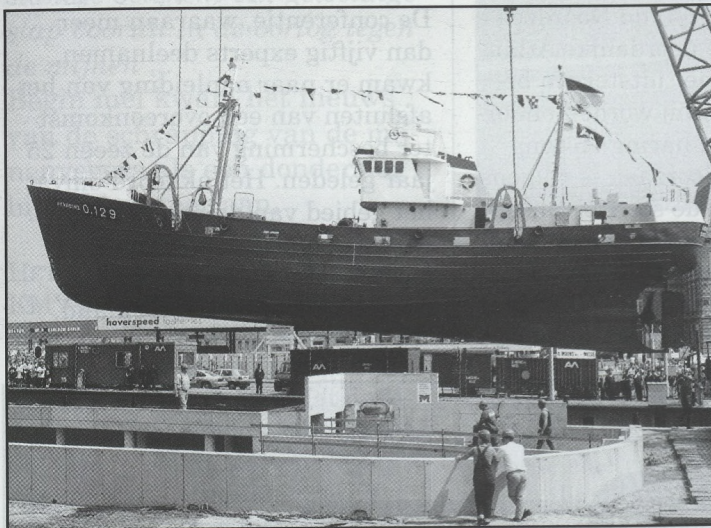
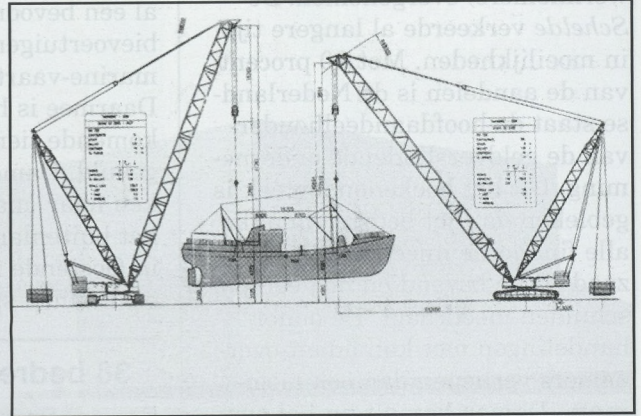


Foto onder-  
aan: de man-  
nen van de  
Maritieme Site  
Oostende  
(MSO), de  
werf waar 's  
lands laatste  
ijslandtrawler  
tot in de pun-  
tjes verzorgd  
werd.



# Oostendse ijslandvisserij

Foto's Guido Walters



Tekening helemaal bovenaan: Er waren twee mastodont kranen nodig om de klus te klaren.

Drie onder elkaar staande foto's links hier-naast: hoe het schip langzaam uit het water gehaald werd.

Foto hierboven: MSI-werfleider André Nolf op de O 129 te midden van zijn mannen.

## Damen Shipyard koopt De Schelde

Damen Shipyards uit Gorinchem heeft de staatsscheepswerf Koninklijke Schelde Groep (1200 werknemers) overgenomen. *De Schelde* verkeerde al langere tijd in moeilijkheden. Met 90 procent van de aandelen is de Nederlandse staat de hoofdaandeelhouder van de geldverslindende onderneming. Uit het boekenonderzoek is gebleken dat het bedrijf ondanks alle financiële injecties op zwart zaad zit en bovendien nog een pak schulden meedraagt. De onderhandelingen met kandidaat-overnemers verliepen dan ook moeizaam. Damen betaalt nu het symbolische bedrag van een gulden voor de overname van de aandelen. De staat en de provincie Zeeland schuiven nog honderd miljoen gulden (1,8 miljard frank) in de richting van de overnemer. In ruil moet Damen alle mogelijke claims die nog op De Schelde kunnen rusten overnemen. De Schelde werkte hoofdzakelijk

voor de staat. De werf heeft op dit ogenblik nog een order voor de bouw van vier fregatten. Defensie garandeert dat het leger alle maritieme opdrachten tot 2010 aan *De Schelde* te gunnen. Het heeft al een bevoorradingsschip, amfibievoertuigen en enkele andere marine-vaartuigen toegezegd. Daarmee is het orderboek voor de komende tien jaar reuvel niet gevuld. Damen zal dan ook uitkijken naar marine-opdrachten in het buitenland. De Polyshipwerf in Oostende zou daarin nog een rol kunnen spelen.

### 38 bedreigde vissoorten

Een expertencommissie oordeelt dat 38 vissoorten in de Noordzee en delen van de noordelijke Atlantische Oceaan met uitsterven bedreigd zijn. Daarbij worden ondermeer kabeljauw, haring en tong genoemd. Hoofdoorzaak is volgens de deskundigen de sterfte van het broed die veroorzaakt wordt door de visserij. Het gebruik van het vistuig tast ook de voedselketen

### Weekblad TIJDTINGEN

Oostendenaar,  
vraag ernaar  
bij uw dagbladhandelaar

aan. De experten spraken ook hun bezorgdheid uit over de negatieve effecten van de honderden productieplatforms en het met ballastwater binnenbrengen van vreemde organismen uit andere delen van de wereld.

Tot zover de belangrijkste conclusies van de expertencommissie die in Hamburg vergaderden op initiatief van de Bundesanstalt für Seeschiffahrt und Hydrographie. De conferentie, waaraan meer dan vijftig experts deelnamen, kwam er naar aanleiding van het afsluiten van een overeenkomst ter bescherming van de zeeën 25 jaar geleden. Het akkoord omvat het gebied van de noordelijke Atlantische Oceaan, van de Noordpool tot Gibraltar, de Azoren, IJsland en Groenland.



# 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

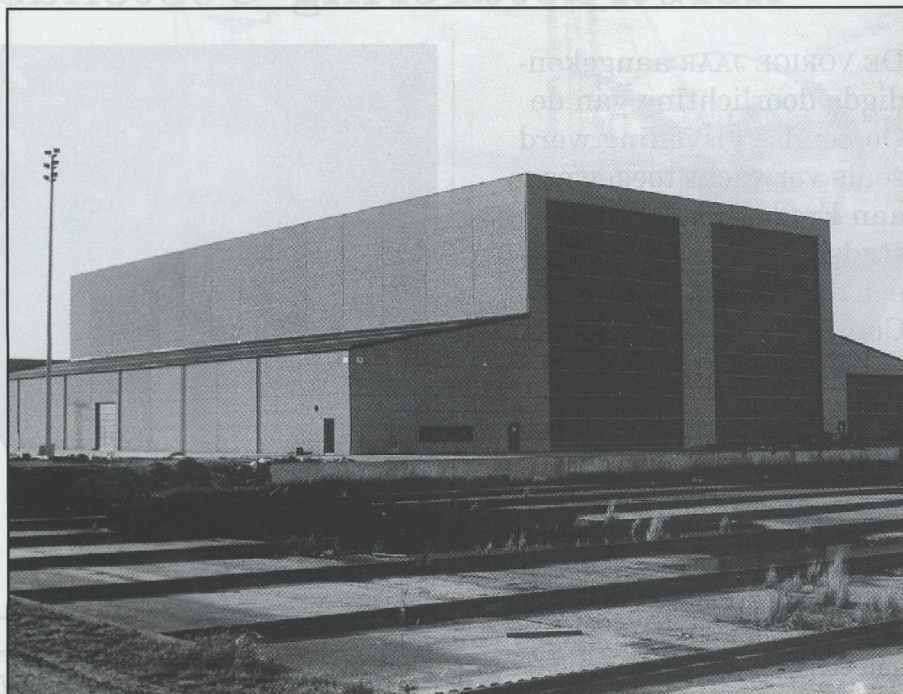
- leidingwerk
- slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- **REVISIEONDERDELEN!**

# Geen mijnenvegers voor SKB

BIJ HET TER PERSE gaan van ons vorige nummer zat de bouw van de eerste kustmijnenveger nog in het investeringsplan 2000-2005. Voor de bouw van het prototype was 3,8 miljard frank ingeschreven. Op de internetsite van de Marine stond dan ook te lezen: "In 2000 zal onze Marine over een nieuw type vaartuig beschikken: de kustmijnenveger (KMV). Dit technologisch hoogstandje betekent een geweldige stap vooruit in de oorlog tegen de mijnen ..."

Begin mei kwam het nieuws van de schrapping van de mijnenvegers als een donderslag bij helder weer aan.

HET KERKABINET SCHRAPTE het KMV-project. Volgens vice-premier Vande Lanotte gebeurde dat op vraag van defensie. Een merkwaardige beslissing omdat de legerleiding enkele dagen eerder in de Kamercommissie voor legeraankopen de noodzaak van de kustmijnenvegers bekleemtoonde. Voor de Antwerpse scheepsbouw is dat een zware opdoffer. De beslissing om de KMV's te bouwen dateert van februari 1994. De Nederlandse werf Van der Giesen-De Noord legde wel de voordeligste offerte voor, maar de regering koos uiteindelijk toch voor het Belgische SKB. Eind 1996 werd de conventie voor de realisatie van het project in drie fasen ondertekend. Op het einde van de eerste fase (de engineering) moest SKB over een aangepaste werf beschikken. Aan die voorwaarde was voldaan. Tussen 1994 en 1997 zijn er tal van obstakels omzeild (klachten bij Raad van State, negatief advies van de Inspectie van Financiën). Vooral de twijfel aan de financiële slagkracht van SKB om het contract tot een goed einde te brengen woog zwaar door. De onderaannemers die achter SKB stonden sprongen bij. Voor SAIT, British



De nieuwe SKB-werf ligt er verlaten bij. De enige activiteit die er momenteel heerst is de bouw van de Z.554 Goedelieve, een warrelnetvaartuig (21 m) dat einde mei moest opgeleverd zijn, maar met de afwerking van het polyester casco vlot het niet zo goed. (foto gw)

Aerospace en Alcatel Bell stond immers de levering van gesofisticeerde electronica ter waarde van zes miljard op het spel. Begin 1998 gaf de ministerraad groen licht om de engineeringfase op te starten.

## Verzet

SKB-patron Leopold Longueville heeft na die lange lijdensweg te kennen gegeven het daar niet bij

te zullen laten. Voor het schrappen van het KMV-contract zal hij een schadeclaim indienen. Enkele parlementsleden hebben reeds voorgesteld dat de overheid best een minnelijke schikking zou sluiten waardoor SKB een faillissement ontloopt. Yves Leterme (CVP) sprak in dit verband over een schadevergoeding van een tot anderhalf miljard frank. (gw)

## 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**

# Doorlichting door Freddy Pollet wordt basis herstructurering Oostendse visveiling

DE VORIGE JAAR aangekondigde doorlichting van de Oostendse visveiling werd zoals verwacht toegewezen aan Freddy Pollet. Het stadsbestuur sloot een overeenkomst af met Hama Consult, het consultancybureau van de gewezen ZV- en Holyman-directeur.

HET STADSBESTUUR SCHREEF vorig jaar een oproep uit om in een *audit* de structuur en de werking van de stedelijke vismijn door te lichten en te reorganiseren. De opdracht zou toegekend worden aan een deskundige met ruime managementervaring en -referenties in de sector. Enkele kandidaten hebben zich gemeld. Voor het stadsbestuur was de 56-jarige Freddy Pollet evenwel de geknipte man.

De kennismaking van Freddy Pollet met de visserijsector gaat terug tot in 1988. Hij verliet toen de financiële sector (directeur van Cera Lease Products) om vanaf 1 april directeur te worden bij de per 1 januari 1988 geprivatiseerde Zeebrugse vismijn.

Als bestuurder en algemeen directeur bij de Zeebrugse Visveiling NV die toen nog de oude vismijn exploiteerde geleidde hij de commerciële uitbouw en de verhuizing naar de nieuwe vismijn op de Texaco-gronden. De samenwerking met gedelegeerd bestuurder Marie-Jeanne Becaus werd negen jaar later beëindigd.

Volgens de officiële versie omwille van 'het verschil in strategische benadering'.

Bij de nieuwe rederij Holyman-Sally vond hij een nieuwe uitdaging als plaatselijk directeur. Na de overname van de lijn Oostende-Ramsgate door joint-venture Holyman-Hoverspeed in maart 1998 werd de manager na een jaar al bedankt voor bewezen diensten.

Pollet bleef in de visserij, onder



*Burgemeester Jean Vandecasteele (rechts) en Freddy Pollet zitten op dezelfde golflengte. Er moet iets gebeuren of de vismijn zal niet overleven, zo vinden beiden.*

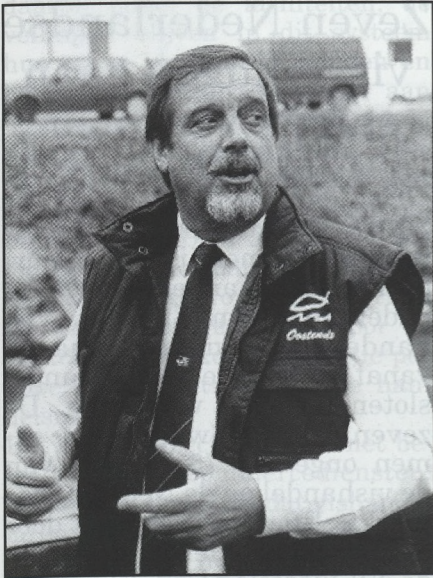
meer als bestuurder van de holding Seaborn NV die de Brugse Visrokerij Alloo overnam. Onlangs maakte zijn bureau ook nog een studie over de vissershaven Breskens, die geleid heeft tot de privatisering ervan. Er circuleert ook een masterplan voor de Vlaamse visserij dat zijn signatuur draagt, maar dat vooral door tegenkanting van de ZV-kopstukken en van RC-voorzitter Schiltz onder tafel gevegd werd. Naast de werking van Hama Consult NV houdt Pollet zich als managing director ook bezig met zijn tradingvennootschap Speciality Food NV.

## Kwaliteitsimago

Freddy Pollet heeft al een duidelijke analyse van het Oostendse vismijngebeuren in het hoofd. Dat liet hij duidelijk merken op de persbabbels in het Oostendse stadhuis, waarop burgemeester Jean Vandecasteele de toewijzing bekend maakte. Hij somde meteen drie concrete doelstellingen op. Vooreerst moet Oostende een gespecialiseerd verdeelcentrum van kwaliteitsvis worden. De promotie van het kwaliteitsimago moet een meerverkoop opleveren,

zonder dat Oostende zich op volumeverkoop toelegt. Dat laatste doet de Zeebrugse Visveiling immers al. 'Wij moeten het hebben van gespecialiseerde zaken die topkwaliteit en een grote variatie vragen', zo vindt Pollet. Tweede pijnpunt is de versniperde structuur van het Oostendse vismijngebeuren. 'We moeten alle diensten op één lijn brengen binnen een commerciële structuur die in de toekomst kan samenwerken met andere vismijnen. Eén enkele vismijn aan de kust is nog niet voor morgen. Het is dus beter nu een onderlinge taakverdeling af te spreken.' Tot slot heeft de Oostendse vismijn eenheid van beheer nodig, een vaststelling die door de burgemeester volmondig werd bijgetreden. 'Iedereen zet zich wel hard in, maar er wordt los van elkaar gewerkt. Een goede samenwerking moet de Oostendse vismijn weer tot bloei brengen. Op basis van audit zullen keuzes worden gemaakt. De vismijn onderbrengen in een autonoom gemeentebedrijf is niet uitgesloten. Ik laat alle mogelijkheden open', zijn de slotwoorden van Pollet die nu zes maanden tijd heeft om de doorlichting af te werken. (gw)

## Met toeristen op garnalenvangst



*Reder ter zeevisserij Willy Versluys redde een van de laatste houten vissersvaartuigen van de sloop, maakte er een toeristisch project van en tegelijk een middel om landrotten de Vlaamse visserij te leren kennen.*

Gedurende vistochtjes die ongeveer drie uren duren, gaat het uit de visservloot geschrapte vaartuig Crangon vissen op de Noordzee, vóór de Belgische kust. Het schip vertrekt uit de



haven van Oostende, waar kustvissers nog dagelijks *dagverse garnalen* aanvoeren die men aan de beroemde *Oostendse Vistrap* kan aankopen.

U vindt de *Crangon*, op de oosteroever van de Oostendse havengeul, afge-meerd vlak bij de vuurtoren, waar toeristen gemakkelijk aan en van boord kunt stappen.

De gevangen garnalen worden met medewerking van de toeristen aan boord gesorteerd, gespoeld, gekookt en

vervolgens zo snel mogelijk afgekoeld. Daarna... nemen zij hun deel van de vangst gratis mee naar huis!

Het vaartuig wordt uitgebaat door de vzw P.U.B., waarvan reder ter zeevisserij Willy Versluys de voorzitter is. Capaciteit: 12 passagiers.

Kostprijs: 999,- / persoon. Het is ook mogelijk het volledige schip te huren aan een interessante prijs (bedrijven, scholen...)

Wie wil boeken telefoneert naar het nummer 0476 / 75 63 57. (Foto's gw)

- \* Mazout voor verwarming
- \* Gasoil en marine fuels
- \* Oliën en vetten
- \* Alle petroleumprodukten

**Bvba LEKENS H.**

**BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

**Peraltastraat 7 - 8000 Brugge**

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

BVBA

# LEKENS H.



## Machinesimulator voor PMI-Oostende



De leerlingen die de opleiding met de machinesimulator volgen samen met leraar Roger Hennaert: Arts Bart, De Ridder Tim, Van Massenhove Björn, Olivier Nico en Ryckaert Mario. (foto gw)

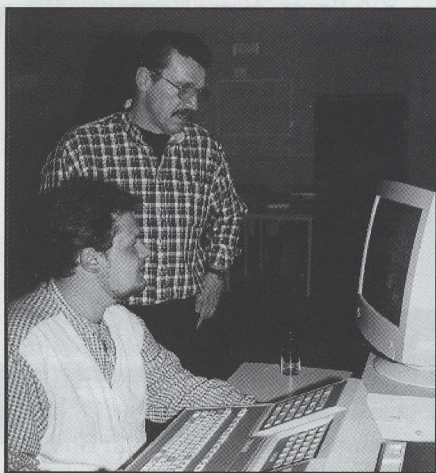
TIJDENS DE OPENDEURDAG op 6 mei in de PMI-vestiging Oostende werd de nieuwe machinesimulator officieel in gebruik genomen. Het provinciebestuur heeft tien miljoen frank geïnvesteerd in deze hoogtechnologische apparatuur.

IN DE PRAKTIJK BESCHIKKEN al heel wat koopvaardijvaartuigen over deze controle-apparatuur. De Hogere Zeevaartschool in Antwerpen gebruikt al enkele jaren een soortgelijke simulator bij de opleiding. De apparatuur laat de bediening en de controle van alle motoren en installaties toe. Bij storingen en defecten treedt een alarm in werking.

Met de simulator wordt de toestand aan boord nagebootst. De leerlingen kunnen de machinekamer van een gesimuleerd vaartuig bedienen vanop hun werkpost. Via het toetsenbord kunnen zij alle noodzakelijke bedienings- en controlebevelen geven. Een oefening begint met het koud opstarten van de motor, controle van de alarmindicatie, brandstofsysteem, smeeroomloop, pneumatiek enz. De instructeur kan de toestand van het gesimuleerde vaartuig beïnvloeden vanop zijn instructiesta-

tion. Hij kan stringen en defecten inbrengen op ieder werkstation afzonderlijk. De leerlingen moeten daar in aangepaste oefeningen op reageren.

De simulator in de Oostendse visserijschool bestaat uit een "moedercomputer" die verbonden is met een netwerk van vijf werkstations waarop telkens evenveel leerlingen kunnen oefenen. De training maakt deel uit van de opleiding voor motoristen in het tweede jaar van de derde graad technisch secundair onderwijs. (gw)



René Vandecasteele, schipper van het opleidingsvaartuig O.29 Broodwinner, is een aandachtig toeschouwer van de werkzaamheden op een van de werkposten. (foto gw)

## Zeven Nederlandse visveilingen gaan samen verkopen op het net

ZEVEN NEDERLANDSE VISAFSLAGEN voeren gezamenlijk een nieuw elektronisch handelssysteem in onder de naam Eficinet. Vishandelaren kunnen daarbij vanaf één locatie op alle aangesloten afslagen vis kopen. De zeven vertegenwoordigen samen ongeveer 75 procent van de vishandel op de Nederlandse markt. Eficinet is opgezet door een dochteronderneming van de NV Visafslag Urk, *Electronic Fish Information Center Europe bv (EFICE)*. De zeven maken gebruik van het Belgische Schelhout systeem, de concurrent van Pefa.com van ZV-directrice Marie-Jeanne Beaus.

DE DEELNEMENDE VISAFSLAGEN zijn de Coöperatieve Visafslag Den Helder. Texel u.a., de Zeeuwse Visveiling Breskens nv, het Gemeentelijk Vismijnbedrijf Vlissingen, de Visveiling Insula bv in Harlingen, de Coöperatieve Visafslag Den Oever u.a., de Visafslag Lauwersoog bv en de NV Visafslag Urk.

Eficinet zal in fasen worden ingevoerd, te beginnen op 15 juni met de afslagen van Urk en Harlingen, waarna het totale systeem met alle deelnemende afslagen per 1-1 2001 operationeel zal zijn. Verder zal het systeem begin 2001 verder worden uitgebreid met de deelname van belangrijke Britse en Franse visafslagen, waarmee het Europese karakter van de naam eerst goed tot uitdrukking komt.

### Hoofdactiviteiten

Het *Eficinet* valt in drie hoofdactiviteiten uiteen. In de eerste plaats is dat het thuiskoop-systeem, waarbij meerdere veilingen zijn aangesloten. In de tweede plaats is dat het ontwikkelen van een informatiebank voor zowel aanvoerders als kopers/handelaren, en tot slot het aanbieden van e-commerce-diensten. Vermeldenswaard is dat niet elke klant verplicht is het hele pakket in huis te halen. Hij kan een selectie maken uit hetgeen Eficinet aanbiedt.

In het thuiskoopstelsel biedt EFICE kopers op de visafslagen de faciliteit om via een centraal punt te kopen op alle op Eficinet aangesloten visafslagen. EFICE biedt

daarbij enkel de faciliteiten, de veilingen blijven in dit systeem hun eigen identiteit behouden en beleid voortzetten. Facturen aan de koper verlopen dan ook via de afslag waar de vis is gekocht.

Naast het thuis kopen zal Eficenet een belangrijke on-line informatiebron worden. Door actuele en volledige prijsinformatie te geven en direct beschikbare veilinginformatie, zoals gewogen kilo's voor de verkoop en aankoopinformatie per koper, ontstaat transparante handelsinformatie.

Het derde aspect van Eficenet betreft de e-commercediensten. Opvallend daarbij is dat vishandelaars niet meer per visafslag een bankgarantie hoeven te geven, maar één totale bankgarantie kunnen stellen voor transacties met de diverse visafslagen. Dit betekent een aanzienlijke verruiming van het werkkapitaal van de vishandelaar en tevens kan hij de centrale garantie flexibel tussen de aangesloten visafslagen gebruiken. Een consortium van bedrijven bestaande uit het Canadese Asucis, het Belgische SCS (Schelfhout Computer Systemen) en de Nederlandse ABN-Amro bank werkt deze oplossing momenteel uit.

Eficenet is ondergebracht bij EFICE, nu nog een volle dochter van de NV Visafslag Urk. Na de aanloopperiode sluit directeur R. Kramer niet uit dat de overige visafslagen die in Euronet participeren en via aandeelhouderschap mede-eigenaar worden van EFICE bv.

### Concurrentie

Met dit initiatief komen drie concurrerende systemen in zwang in de Nederlandse visafslagen. Zo deelde Marie-Jeanne Beaus onlangs nog mee dat de gefuseerde visveilingen van Scheveningen, Stellendam en Colijnsplaat voor haar Pefa.com intranetsysteem gekozen hebben. Daarnaast is er de visveiling van IJmuiden die met Oostende en het Britse Plymouth scheep gaat. Merkwaardig is dat dit laatste systeem eveneens gebruik maakt van het Shelfhoutsysteem. Hetgeen bij managingsdirecteur Luc Schelfhout de verklaring uitlokte dat het initiatief van de zeven en dat van IJmuiden 'wel concurrerend zijn, maar niet vijandig ten opzichte van elkaar staan.' Volgens Shelfhout is het logisch dat Oostende-IJmuiden-Plymouth metertijd met de zeven samenwerken. (fv)

online verkoop van vis

## Het internet krijgt een visgeurtje

BEZOEKERS VAN DE European Seafood Exposition (ESE) in Brussel hebben dit jaar alvast twee zaken opgemerkt. Eén: de ESE palmt jaar na jaar meer ruimte in. De eerste uitgave zeven jaar geleden was bescheiden. De zevende ESE-vakbeurs strekte zich uit op 18.000 m<sup>2</sup> waarop 900 exposanten actief waren. Twee: internetbedrijven lanceren wereldwijd de elektronische handel in visserijproducten.

ER WORDT AL EENS voor waarheid verteld dat er een internetrevolutie gaande is die verregaande consequenties heeft voor de economie. Internet is volgens steeds meer economen de motor van de groei waarvoor de term 'nieuwe economie' is bedacht.

Voor Jan-met-de-pet is het misschien nog ver van zijn bed. Bedrijven lijken daarentegen steeds sterker geobsedeerd te worden door het nieuwe medium. Wereldwijd gaan er momenteel miljarden naar internetinitiatieven. Niemand wil achterop raken.

We kunnen niet naast de explosieve groei van sites en internetinitiatieven kijken. Steeds meer mensen krijgen het internetjargon onder de knie. *Browser, provider, surfen, portal, website, wap, chatten, banner en cookie* komen bij steeds meer mensen voor in het dagelijkse taalgebruik.

Voor de handel is het internet uitgegroeid tot een gigantisch verkoop- en distributiekanaal. De snelheid en de openheid ervan maken de concurrentie moordend. Zaken doen op internet vraagt een aangepaste marketing, nieuwe distributiestructuren en een andere vorm van klantenservice. Internet maakt de markten transparanter en prijsvergelijking gemakkelijker. Niet voor niets woedt op het internet een prijzenslag zonder weerga. Vaak wordt daarbij over het hoofd gezien dat wat via het internet

verkocht wordt niet meer langs de winkeldeur naar buiten gaat. Het is verplaatsing van omzet die bovendien niet altijd even winstgevend is omdat extra kosten worden gemaakt om een plaats te veroveren op het web.

### e-commerce

Getransponeerd naar de vishandel vragen wij ons af waar al de grondstof vandaan zal moeten komen. Op de ESE zagen we *Pefa.com*, het internetbedrijf van de Zeebrugse Visveiling, maar lang niet het enige internetbedrijf in de visbusiness. Het Amerikaanse *Gofish.com* kondigde op de ESE aan dat het volgende zomer een Europees kantoor opent met 50 werknemers. Het bedrijf bestaat amper zes maanden en noemt zich nu al de grootse onlinehandelaar voor verse vis, schaal- en weekdieren. *Foodtrading.com* is een Franse onderneming die zich op de verkoop van diepvriesvis stort, net als het Amerikaanse *Gotradeseafood.com*.

*GlobalFoodExchange.com, Agribuys.com, Fishmonger.com, Worldcatch.com, Foodtrader.com en efoodmanager.com* staan voor evenveel bedrijven die met *seafood* geld willen verdienen. Het bedrijf *Aucis.com* uit Canada heeft dan weer banden met Schelfhout Computers uit Stekene (zie artikel op voorgaande bladzijde). Op de Faroe Eilanden vonden we *C-food4u.com* terug.

Het is wellicht maar een beperkte greep uit het wereldaanbod. Het toont wel aan dat de internethandel de embryonale fase ontgroeid is. Het is nu afwachten wie de blijvers zijn in de *B2B-handel (business to businnes)*. Kapitaalverschaffers deelden tot voor kort met gulle hand geld uit om e-commercebedrijven op te zetten. Ze worden stilaan terughoudender. De enorme *cash-burn* bij internetbedrijven moet ooit eens omgebogen worden in winst. Hoe ze daar allemaal in zullen slagen is voor ons een groot raadsel. (gw)

## Nog 15 vaartuigen op de Garnaallijst

De Garnaallijst 2000 is erg kort geworden. Er staan nog dertien kustvaartuigen en twee vaartuigen van de Scheldevloot op. De vaartuigen die op de lijst voorkomen zijn:

O.2	Nancy (1964)	213 kW
O.20	Mietje (ex-O.211 Zeester, 1963)	216 kW
O.62	Dini (1963)	221 kW
O.82	Nautilius (1997)	221 kW
O.100	Emilie (1964)	176 kW
O.101	Benny (1967)	184 kW
O.533	Virtus (1965)	147 kW
O.700	Bi-Si-Ti (1968)	176 kW
Z.8	Aquarius (1967)	220 kW
Z.63	Thalassa (1987)	219 kW
Z.582	Asannat (ex-N.403 Stern, 1963)	221 kW
N.64	Mooie Meid (ex-N.73 Kotje, 1989)	145 kW
N.782	De Norma (ex-N.402 De Norma, 1963)	208 kW
Schelde-estuarium:		
BOU.7	De Enige Zoon (1986)	218 kW
BOU.24	Beatrix (1964)	202 kW

## Ierland wil ook buiten kustwateren optreden

De Ierse overheid maakt zich zorgen over het groeiend aantal incidenten, vooral tussen vissers voor de kust. Daarom is een wet in de maak die acties tegen schepen toelaat, ook al varen die buiten de 12-mijlszone. De Ierse marine moet op over een wettelijke basis beschikken om verder dan de kustzone te kunnen optreden, vindt de regering. De internationale conventie voor het zeerecht staat aan-

houdingen van schepen buiten de internationaal vastgestelde 12-mijlszone toe als er sprake is van piraterij. Omdat gevreesd wordt dat die omschrijving te vaag is om daadwerkelijk op te treden tegen schepen en hun bemanningen wil Ierland de nationale wetgeving aanpassen.

## Nieuw hospitaalschip

De Engelse rederij Mercy Ships heeft een gewezen Deense veerboot laten ombouwen tot hospitaalschip met een capaciteit van tachtig ziekenhuisbedden, vier operatiekamers en een accommodatie voor 450 opvarenden. Behalve als varende ziekenhuis zal de 'Africa Mercy' in Afrikaanse wateren ook dienst doen als thuisbasis voor medische teams. Voor de 'evangelische' rederij is dat het vierde hospitaalschip dat in de vaart gebracht wordt. Het bekendste was destijds 'De Hoop'.

## Dag van de visserij

Op 25 juni wordt voor het eerst een nationale Dag van de Visserij ingericht. Plaats van het gebeuren wordt Heist, de gemeente die vandaag de grootste vissersgemeenschap herbergt. Het programma start 's morgens met een academische zitting in het Provinciaal Maritiem Instituut (PMI). Vervolgens is er heel de dag door animatie op talrijke plaatsen (Heldenplein, Graaf d' Ursellaan). Het PMI houdt de dag door open deur. Het gebeuren kreeg de steun van het Provinciebestuur, het gemeentebestuur, de Rederscentrale en het Vlaams Visserij Informatiecentrum. De organisatie is in handen van de plaatselijke zelfstandigen, verenigd in Unizo. Meer inlichtingen op het secretariaat: tel.: 050 / 51 30 32.)

## Activiteitenkalender voor vissers

### JUNI

- 2 "Maatjeshappening", vismijn Oostende
- 3 "Dag van de Nederlandse visserij" in Den Helder-Texel
- "Vlaggetjesdag" in Scheveningen (Ned)
- 10-11 "Weekeind van de Landbouw en de Visserij" in Nieuwpoort
- 25 "Nationale Dag van de Visserij" in Heist

### JULI

- 2 Zeewijding en botenparade in Oostende
- Tentoonstelling over de visserij van toen en de ex-RMT, Vissersplein Oostende (vanaf 10 uur)
- 15-16 "Vishappening" op Vissersplein Oostende (11-22 uur)

### AUGUSTUS

- 12-13 "Mossel feesten" op Vissersplein Oostende (vanaf 12 uur)
- 12-13 "Visserijfeesten" in Breskens
- 19 "Mosseldag" in Yerseke (Ned)
- 25-26 "Havendagen" in Zierikzee (Ned)

### SEPTEMBER

- 14-18 "Rotterdam Maritime", internationale vakbeurs in Rotterdam (Ned)
- 16 "Havendag" in Oostende
- 17 Garnaalpelwedstrijd op de Visserskaai, Oostende (15 uur)

### OKTOBER

- 6 Viering 50-jarig bestaan Rederscentrale

# SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

# Een miljoen voor Visserstehuis De Bolle



*De voorzitters van Rotary Club Oostende dr. Luc Hondeghem, Rotary Club Oostende-ter-Streep Dirk De Bruycker en Rotaract Club Oostende Nicolas Deswaef, havenkapitein Vermandel, oud-Ibisdirecteur Caestecker en gewezen scheepsbouwer Seghers zijn getuige van de overhandiging van de cheque van een miljoen aan André Opstaele. (foto gw)*

DE GROTE VISBARBECUE die de Oostende Rotary-clubs op 30 maart organiseerden heeft wel degelijk een miljoen opgebracht voor het nieuwe Visserstehuis *De Bolle* aan de Moreauxlaan. Voor die gelegenheid werd de

Oostendse vismijn (onderste foto) ingericht als een uitgestrekt restaurant.

Bijna duizend sympathisanten hebben deelgenomen aan de geslaagde barbecue. Na verrekening van de kosten bleef er een



*De indrukwekkende verbouwing van de Oostendse vismijn tot gigantisch restaurant voor duizend deelnemers aan de barbecue. (foto gw)*

batig saldo van ruim een miljoen frank over. Dit bedrag werd door voorzitter dr. Luc Hondeghem overhandigd aan André Opstaele, de motor achter heel wat welzijnswerken.

Het geld wordt aangewend voor de verdere afwerking van het tehuis dat veertien geplaatste jongeren een onderkomen biedt. Hierbij wordt steeds de voorkeur gegeven aan kansarme jongens die voor een maritieme werkgelegenheid kiezen.

Ondertussen is het oude tehuis dat in de voorbije 35 jaar opvang bood aan 325 jongeren afgebroken. De nieuwe huisvesting kost 46 miljoen frank, waarvan 15 miljoen gedekt door de onteigening van het oude gebouw. De stad Oostende en het Provinciebestuur kwamen elk met vier miljoen frank over de brug. De rest van het geld moet van allerlei initiatieven komen. De financiële balans is ondertussen op drie miljoen na in evenwicht. Voorzitter Opstaele maakt zich sterk dat die er ook wel komen. Het nieuwe tehuis wordt op 19 juni officieel in gebruik genomen. (gw)

## Z.35 geschikt voor twinrigvisserij

Bij Scheepswerf Metz in Urk (die drie jaar geleden het stuurhuis bouwde) werd de Z.35 *Ora et Labora* aangepast voor het bedrijven van de twinrigvisserij. Het vaartuig kreeg in Harlingen ook een straal- en schilderbeurt. De Z.35 is eigendom van de NV Jacobus (Degraeve) uit Zeebrugge.

## Z.494 wordt werkboot

De 33 jaar oude en vorig jaar uit de vaart genomen Z.494 *Lucky Star* van 17 meter wordt bij Sandfirdern Technics in Den Oever met 2,8 meter verlengd. Het vaartuig dat destijds aan de NV Shannon (Crevits) toebehoorde zal door de nieuwe eigenaar ingezet worden bij offshore-activiteiten.

## Nederlandse scheepsbouw gedownsized

De Nederlandse scheepsbouwsector heeft in de voorbije jaren rake klappen gekregen. Halverwege de jaren zestig waren er nog 150 ondernemingen met 50.000 werknemers. In 1976 was dat aantal geslonken tot 63, nu zijn er nog 42. Van de bestaande werven zijn er zestien die zeeschepen van meer dan 5.000 ton aankunnen. De sector biedt werk aan 11.000 mensen. De directe omzet wordt geraamd op meer dan 70 miljard frank. IHC Caland (baggerschepen en offshore-installaties) en Damen Shipyards (24 werven in zeven landen) zijn de twee grootste scheepsbouwers. Zij kunnen echter niet de grootste vaartuigen bouwen. Van der Giessen-De Noord (Krimpen aan den IJssel) bouwt eenheden van 45 tot 55.000 brutoton. Frisian Shipyard (Harlingen) haalt 30.000 brt, Verolme Shipyard (Botlek-Rotterdam) en Merwede Shipyard (Hardinxveld-Giessendam) 25.000 brt. Zowel Van der Giessen als De Merwede maken deel uit van een scheepsbouwcombinatie met IHC Caland. De kleine scheepsbouw doet het opvallend goed. In vijf jaar tijd is de omzet van deze werven bijna verdubbeld tot bijna tien miljard frank vorig jaar. De werven die met visserijscheepsbouw bezig zijn leverden vorig jaar twaalf nieuwe vaartuigen af.

## Extra geld voor visserij in Europese gebieden overzee

De Europese Commissie wil de zeven Europese gebieden overzee extra steunen omdat hun ontwikkeling achterop gebleven is in vergelijking met de rest van Europa. Het gaat om de Spaanse Canarische Eilanden, het Franse Guadeloupe, Martinique, Guyana en Reunion en de Portugese Azoren en Madeira. De overzeese gebieden krijgen steun voor hun traditionele economische activiteiten, visserij en landbouw. De Europese Commissie is van oordeel dat deze gebieden evenveel recht op integratie hebben als de rest van Europa. Inzake visserijstimulansen wil de Commissie eerst de diverse aspecten van het beleid doorlichten en tegen 2001 de nodige aanpassingen aan de bestaande maatregelen aanbrengen en zonodig nieuwe initiatieven uitwerken. De Europese overzeese gebieden vertegenwoordigen een procent van de totale Europese bevolking.

## Onderzoeksraad Zeevaart zonder dossiers

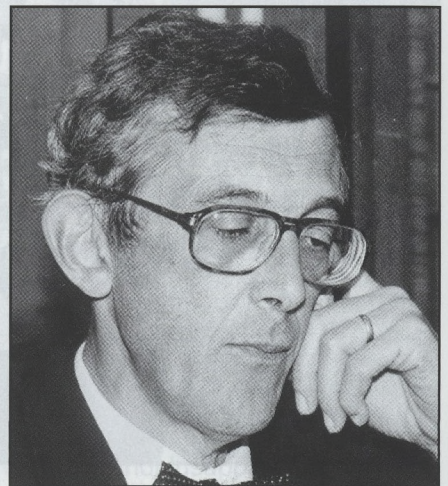


De leden van de onderzoeksraad (vlnr): rijkscommissaris Ronald Carly, Marcel Vermote, Basiel Haelweyck, Theofiel Degroote, voorzitter Hugo Donckels, de heren Stas, Fernand Werhbrouck, Willy Lapeire en griffier Eugène Coussemacker. (Foto gw)

DE ONDERZOEKSRaad voor de Zeevaart had op 10 mei voor het laatst zitting in het Oostendse gerechtsgebouw. Het was ondertussen al drie maanden geleden dat de raad nog zetelde. Een volgende datum is er nog niet.

DE HERVORMING VAN de politiediensten ligt aan de basis van deze gang van zaken. De Zeevaartpolitie werd opgedoekt en haar taken overgedragen aan de rijkswacht. Die maakt nu de processen-verbaal op bij overtredingen op de zeevaartreglementen. Via de Zeevaartpolitie werden de afschriften van de pv's overgemaakt aan de rijkscommissaris van de onderzoeksraad. Die raad handelde vervolgens de zaken verder af. Sinds de hervorming van de politiediensten gaan de pv's nu naar de procureur des konings. Die mag de documenten pas overmaken aan de rijkscommissaris als het parket-onderzoek is afgesloten. Dat heeft tot gevolg dat de raad al maanden geen nieuwe dossiers meer ontving. Contacten met het college van procureurs-generaal hebben tot op heden niets aan die toestand veranderd. Voorzitter Donckels en zijn bijzitter beperkten zich op de tot nog toe laatste zitting tot drie uitspraken (zie hiernaast op volgende bladzijde). Iedereen heeft nu het raden naar

de verdere gang van zaken. Rijkscommissaris Carly heeft al zijn ongenoegen uitgesproken over de toestand. "Is men zich wel bewust van het belang van de onderzoeksraad?", luidt het ontstemd. De raad heeft veel meer taken dan algemeen gekend. Naast het onderzoeken van ongevallen, het horen van getuigen en het uitspreken van tuchtstraffen krijgt de tuchtraad nog dossiers van andere aard te behandelen. Ondermeer de medische geschiktheid van de varenden evalueren en de authenticiteit van monsterrollen onderzoeken zijn maar een paar bevoegdheden. Het uitblijven van een uitspraak kan in dergelijke dossiers zware gevolgen hebben voor de betrokkenen. (gw)



Rijkscommissaris Ronald Carly (foto gw)

## De ramp met de N 52

De Onderzoeksraad rondde het dossier van de N 52 af. Het schip is op 8 oktober 1998 vergaan en de ramp kostte het leven aan schipper *Albert Salliau* (\*1954), stuurman *Gregory Salliau* (\*1974) en de matrozen *Patrick Vandewoude* en *Jean-Pierre Le Luarn*.

Het onderzoek is destijds groot-scheeps opgevat, ook al omdat het gerucht de ronde deed dat het vaartuig overvaren zou zijn door een koopvaardij-schip. Datzelfde onderzoek bracht evenwel aan het licht dat het wrak geen aanvaringsschade vertoonde. De Raad kwam uiteindelijk tot de conclusie dat het vergaan te wijten is aan het feit dat men, waarschijnlijk uit de macht der gewoonte, besloten heeft om over de Oost Dyckbank rechtstreeks naar de thuishaven Oostende te varen. Het is een lijn die door schippers aangehouden wordt bij mooi weer. Op het ogenblik van de feiten noteerden andere schippers echter golven van vijf meter hoogte. Het ziet er dus naar uit dat de bemanning van de N 52 onvoldoende rekening gehouden heeft met de waterstand, de diepgang van de N 52 en de golfhoogte, waardoor het vaartuig (bij laagwater, springtij en zware zeegang) niet over de Oost Dyckbank geraakt is, tegen de bank aan gestoten is en vervolgens een of meerdere grondzeeën over zich gekregen heeft.

De Onderzoeksraad is verder van mening dat de ramp had vermeden kunnen worden indien de N 52 de gebruikelijke vaarroute had gevolgd, namelijk de oostgaande verkeersbaan tussen de banken door, tot aan de Middelerke Noord boei en vandaar naar Oostende.

## Aanvaring Z 583 Angelina

Op 10 december 1998 was de Z 583 *Angelina* op weg naar de thuishaven Oostende. Schipper *Stephan Van Den Herreweghen* had de wacht overgegeven aan matroos *Sandro Stubbe*, houder van een certificaat van bekendheid. Tijdens deze wacht voer het schip op automatische piloot in de kruising van de twee verkeersbanen van het stelsel ten noorden van de Noordhinder-Zuid. Er

ontstond inmiddels een potdichte mist waarin het vissersvaartuig uiteindelijk in aanvaring kwam met het Panamees m/s *Global Harvest*. Matroos *Stubbe* had in extremis het vrachtschip nog kunnen opmerken, had de schroef afgetrokken en de motor in achteruit geslagen. Daardoor liep het vissersvaartuig uiteindelijk alleen maar blikshade op.

De Raad is van oordeel dat de matroos een aantal beroepsfouten gemaakt heeft (geen mistsignalen uitgezonden, het schip laten varen op automatische piloot in dichte mist en in een gevaarlijk kruispunt, de schipper niet verwittigd van de gevaarlijke situatie...). Maar ook schipper *Van Den Herreweghen* ging in de fout. Hij had in dat gevaarlijke gebied de wacht niet mogen doorgeven aan iemand die de situatie duidelijk niet aankon.

Vandaar dat matroos *Stubbe* met vijf dagen schorsing bedacht werd, mar dat ook de schipper een vermaning kreeg.

## Overtreding verkeersscheidingsstelsel Z 87 Nele

Gehaast om in de thuishaven Vlissingen te geraken kruiste de Nederlandse schipper *de Nooyer* van de Z 87 *Nele* op 18 februari 1999 het verkeersscheidingsstelsel Dover Strait onder een schuine hoek. Dat merkte de Britse overheid op en maakte er een zaak van die de Onderzoeksraad afsloot met een schorsing van 6 dagen.

Robert Coelus

## BOEKBESPREKING

### 'Lloyd's Maritime Directory 2000'

Bij LLP Professional Publishing verscheen onlangs 'Lloyd's Maritime Directory 2000', een standaardwerk dat uitmunt door volledigheid en accuraatheid. Het tweedelig boek (samen meer dan 1.300 pagina's) vormt een referentiewerk dat de volledige scheepvaartsector omvat. In het eerste deel zijn meer dan 12.000 rederijen opgenomen met hun schepen (meer dan 56.000 vaartuigen, met uitzondering van vissersschepen). Voor iedere rederij worden de coördinaten gegeven, contactpersonen, zusterbedrijven en agenten. Van de schepen zal de lezer alle belangrijke gegevens in het boek terugvinden. Deel twee omvat de gegevens over sleutelbedrijven in de maritieme wereld en de ondersteunende industrie, van sleepdiensten tot bunkerbedrijven, van havens tot classificatiemaatschappijen. Ten opzichte van de vorige uitgaven van dit werk (de recentste uitgave is de achttiende editie) moet onderstreept dat meer dan een derde van de gegevens werden bijgewerkt. De meest recente info vormt dan ook het succes van dit boek. Iedereen die werkzaam is in de scheepvaart zal dit boek als een onmisbare werkinstrument aanschaffen. (F. Neyts)

Bestellen kan bij LLP Professional Publishing, 69-77 Paulk Street, London EC2A 4LQ UK Tel +44/207/553.1816, fax +44/207.553.1179

## 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





Volksvertegenwoordiger Luc Goutry over de kustvisserij:

## 'Men stelt een imperialistische neiging vanuit Nederland vast.'

De sector mag zich de jongste tijd in een bijzonder grote aandacht vanwege de politici verheugen. In voorbije nummers brachten we reeds verslag uit van parlementaire vragen die door Michiel Maertens, Jacky Maes, Didier Ramoudt, en Isabel Vertriest gesteld werden.

Vandaag is het de beurt aan Luc Goutry die aan landbouwminister Jaak Gabriëls tekst en uitleg vroeg.

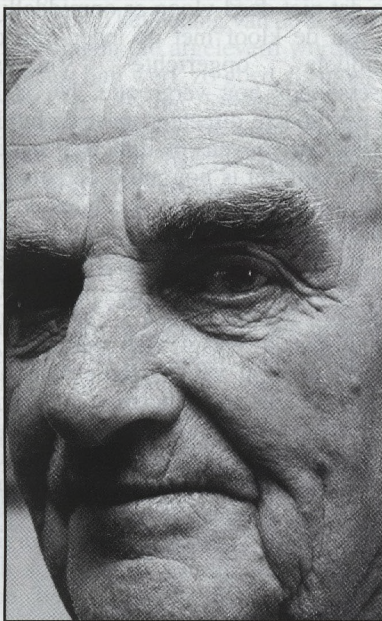
Goutry schuwt daarbij de grote woorden niet: *'Men stelt een imperialistische neiging vanuit Nederland vast, dat financiële avances naar onze vloot maakt.'* De volksvertegenwoordiger zinspeelt daarmee op de jongste aankoopgolf vanuit Nederland waarbij Belgische kustvissersvaartuigen over de grens verdwijnen. Goutry vervolgt: *'De Belgische visserijvloot veroudert zienderogen. Ondertussen spelen de Nederlanders het veel handiger: zij bestellen nieuwe garnalenkotters met een casco uit Polen of China, kotters die ze niet aangeven voor het Europees Oriëntatieprogramma. Ze kopen ook Belgische schepen op, die ze dan als garnaalkotters laten registreren om aan het MOP te ontsnappen; met de licentie van het Belgische schip bouwen ze dan een nieuw schip.'*

In zijn antwoord gaat de minister in op de vraag die reeds meermaals vanuit de sector gesteld werd om ook in België een specifiek garnalensegment te creëren dat niet aan de MOP-normen moet voldoen. Hij blaast daarover warm en koud tegelijk. Gabriëls: *'Ik meen dat er bepaalde perspectieven mogelijk zijn inzake het creëren van een specifieke garnalenvloot buiten het meerjarig oriëntatieplan. Op Europees niveau, meen ik dat er bepaalde perspectieven naar voren kunnen gebracht worden.'*

Maar dan toch ook weer niet, want: *'De Europese Commissie is sceptisch over het opnieuw overhevelen van vissersvaartuigen uit het MOP.'* Maar hoe komt het dan dat dergelijk segment in Nederland wél en in België niet bestaat? Waarschijnlijk heeft het er mee te maken dat de sector er in Nederland van bij de start van de Meerjarige Oriëntatieplannen in geslaagd is het aparte garnalensegment uit de cijfers te houden. Misschien komt het daardoor dat de minister ongevraagd het volgende merkwaardige zinnetje in zijn antwoord smokkelt: *'De regularisatie van de sportvissersvloot moet verder worden onderzocht.'*

### Volgende maand in HVB

Oud-visser  
Frans Rammeloo  
en de zee



De citaten



*'Men zegt ons wel eens dat we meer op de bal moeten spelen en niet op de man. Maar dat wordt zeer moeilijk voetballen als die man ervoor zorgt dat we geen bal krijgen om op te spelen.'*

Flor Vandekerckhove in een helder moment.

*'Wat ik doe heet "vissen". Als het makkelijk was zou het "vangen" heten en dan zouden veel meer mensen het doen.'*

(Linda Greenlaw in 'The hungry Ocean')

*'Vrijheid ligt niet in verheven gedachten alleen in de daad.'*

D. Bonhoeffer

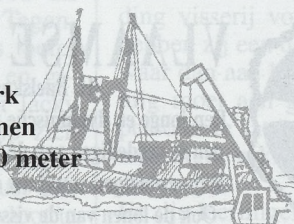
*'Het is geen vis die u daar koopt, het zijn mensenlevens. (Visboer tegen een klant die afdingt op de prijs van schelvis)'*

(Sir Walter Scott in The Antiquary, 1816)

*'Wie blijft er uiteindelijk dwarsliggen? (...) Welke achterban is er tegen verandering??? (...) De Rederscentrale wil reeds jaren de quotatrein een ander spoor opsturen. (...) Een insider beweerde gehoord te hebben dat een andere topambtenaar bereid was zijn lijf op het spoor van de verandering te gooien. Er is vandaag nog maar sprake van een pilootproject. Even het andere spoor uitproberen en dan evalueren. Kan dat met lijken op het spoor?'*

Bart Schiltz in het Infoblad van de RC

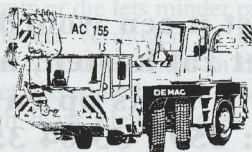
Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaaferwerk  
Verhuur telescopische kranen  
tot 80 ton, gieklengete tot 70 meter



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 0477-41.20.93**



Verheye Joël

n.v.



# TUSSEN SCHIP & KAAI



Het tekort aan motoristen in de visserij. Dat is een probleem waar geen eenvoudige oplossing voor te vinden is. Nochtans vaart er een

redelijk potentieel aan machinepersoneel als matroos op onze schepen.

Vermits het gros van de vloot bestaat uit vaartuigen van meer dan 750pk kunnen de houders van een brevet 300pk tot 750pk op die kotters niet aanmonteren in de functie van motorist. Hun kennis van motoren en andere machines wordt ontoereikend geacht om de goede werking en de veiligheid van een krachtig schip te waarborgen. De automatisering en de doorgedreven elektronica aan boord van die moderne schuiten is inderdaad geen lachertje. Zelfs volledig geschoolde en ervaren electrici hebben soms niet genoeg aan één poging om een optreden euvel te herstellen.

De nood aan bekwaame motoristen met een algemene kennis noopt dus tot een kortetermijn aanpak. Daarom wordt voor vissers die reeds een brevet 300/750pk bezitten, de mogelijkheid voorzien om deel te nemen aan examens. Wie slaagt wordt motorist 750kw. Dat brevet wordt enkel erkend in de visserij. De eerstvolgende examensessie gaat door op 17 juni aanstaande in het PMI te Oostende.

De voorbereiding op die proeven moet via zelfstudie gebeuren.

Kandidaten zijn dus niet genoodzaakt hun loopbaan te

onderbreken en kunnen zich rustig de leerstof eigen maken terwijl ze op zee zijn.

Dat klinkt simpel. Maar is het zo vanzelfsprekend als het lijkt?

Weinig vissers tonen zich bereid om gedurende een paar maanden af te monteren en de voor dit examenprogramma noodzakelijke lessen te volgen. Het gebruikelijke argument, de sociale verplichting tegenover het gezin (brood op de plank, huis afbetalen...) wordt daarbij veel gehoord. Maar wanneer de potentiële kandidaten met de te kennen leerstof geconfronteerd worden staan ze voor een huizenhoog probleem.

Een wanhopige visser, die als motorist wil aanmonteren op een schip met een motorvermogen dat zijn brevet met een paar honderd paarden en wat ezels overstijgt, bezorgde me bijlage VII van het KB 12/06/96, die de vereiste kennis voor het behalen van een ticket 750kw als volgt beschrijft.

Ten eerste: voldoende theoretische kennis en begrip van de basisprincipes van: verbrandingsprocessen; warmteleer; mechanica; hydraulica; pneumatica; scheepsdieselmotoren; stuurinrichting. Kennis hebben van de eigenschappen van: brandstoffen; smeeroliën; materialen; brandbestrijdingsmiddelen. Kennis van elektrische scheepsuitrustingen; automatisering; meet- en regeltechnieken; scheepsbouw; stabiliteit; koeltechniek.

En dan: voldoende praktische kennis van de bediening en het onderhoud van scheepsdieselmotoren, hulpwerktuigen, elektrische scheepsinrichtingen, stuurinrichtingen, meet- en regeleenheden en visinstallaties. Opsporen en voorkomen van defecten aan werktuigen. Brandbestrijding, bedrijfsverontreiniging, milieuverontreiniging, EHBO, reddingsmiddelen, lekgevallen, veiligheid.

Vervolgens: kennis van de internationale wetgeving zoals vervat in de internationale overeenkomsten en conventies voor wat betreft de verplichtingen en verantwoorde-

lijkheden van de motorist.

Kennis van de nationale maritieme wetgeving.

Deze ietwat verkorte weergave van die bewuste 'bijlage VII' liet

zonet mijn pen warmlopen. En daar ik geen kaas gegeten heb van warmteleer (ik hou niet van gesmolten kaas) ga ik verder met een nieuwe bic.

Visser die informatie inwinnen over het examenprogramma zijn al dadelijk ontmoedigd en teleurgesteld. De te kennen leerstof blijkt even omslachtig als voor een aspirant-motorist, die in het zeevisserijonderwijs een voltijds leerplan volgt. Middels zelfstudie, terwijl men op zee dag en nacht netten inhaalt, wacht loopt, reserve-netten maakt, lijkt me dat erg bedenkelijk. Enkele knappe koppen die theorie kunnen inlepelen als crème brûlée, zullen misschien de examencommissie trotseren. Maar toch vraag ik me af waarom het theoretische gedeelte zo omslachtig moet zijn. Bij problemen en noodsituaties, "the real thing", zal in vele gevallen het gezond verstand, de kordaatheid en de alertheid van de motorist primeren op zijn kennis van eigenschappen van materialen, verbrandingsprocessen en hydraulica.

Daarom pleit ik ervoor dat programma te herzien, en de mensen die vroeger toch al een 300 of 750pk examen afgelegd hebben, en dus in principe reeds voor theorie geslaagd zijn, veel meer te toetsen op hun praktische ervaring, goede intuïtie en gezond verstand, in plaats van op hun boekjeskennis.

Je hoeft de anatomie van een koe niet te kennen om haar te kunnen melken. Wie het tegendeel beweert zegt eigenlijk... dat er geen goede boeren zijn.

FROID

# Eurokotters boeken grootste vooruitgang

1998 was een uitstekend jaar voor de Belgische rederijen ter zeevisserij. Het was de eerste keer dat alle groepen van vaartuigen een kengetal van winstgevendheid haalden dat boven de 5 procent lag. Wat dit inhoudt leggen we verder uit.

De Dienst voor de Zeevisserij analyseert sinds '81 ieder jaar de exploitatie- en bedrijfskosten van de rederijen. Dat gebeurt op basis van boekhoudkundige gegevens die door de ondernemingen vrijwillig ter beschikking worden

gesteld. De analyse van de bedrijfsresultaten '98 is onlangs gepubliceerd.

Om een beter inzicht te bekomen in de exploitatieresultaten van de rederijen is de vloot opgedeeld in zes groepen: kustvissers 0-300 pk (39); eurokotters 0-300 pk (30); boomkorvaartuigen 0-300 pk (9); boomkorvaartuigen 301-899 pk (10); boomkorvaartuigen + 899 pk (52); plankenvissers (11).

Door de omvang van de beschikbaar gestelde gegevens levert de steekproef redelijk betrouwbare gegevens op. Voor 1988 werd gewerkt met 86 uittreksels, waarvan 69 als representatief werden beschouwd. Dat komt neer op 46 procent van de 151 vaartuigen die toen

actief waren.

De voornaamste oorzaken van het goede resultaat is een rechtstreeks gevolg van de betere besommingen en vooral van de fel gedaalde brandstofprijzen. (-19 % t.o.v. 97). Daartegenover staat dat het aandeel van de loonkosten toegenomen is.

## Kosten

Wat overblijft van de besomming (bedrijfsopbrengsten) na aftrek van alle courante bedrijfskosten, behalve afschrijvingen, is het bruto-bedrijfsresultaat.

Het netto-bedrijfsresultaat (grafiek op volgende bladzijde) wordt bekomen door ook de afschrijvingen in mindering te brengen. We zouden nog verder kunnen gaan en ook de netto winst/verlies (voor belasting) in kaart kunnen brengen. Zover gaan we echter niet omdat hier ook de financiële kosten, financiële opbrengsten en eventuele subsidies moeten worden verrekend. Die cijfers kunnen van rederij tot rederij sterk verschillen, waardoor ze voor een vertekening zorgen van het gemiddelde resultaat.

De voornaamste kosten zijn uiteraard de verloning van de bemanning en de brandstoffen. Per categorie treden hier grote verschillen op. Andere kosten zijn verzekeringen, herstellingen...

## Besomming

(vaartuiggemiddelde per categorie in miljoen frank)

	1997	1998
1. Kustvissers 0-300 pk	5,52	5,18
2. Eurokotters 0-300 pk	19,03	19,35
3. Boomkorvaartuigen 0-300 pk	11,27	15,00
4. Boomkorvaart. 301-899 pk	29,01	40,57
5. Boomkorvaartuigen + 899 pk	49,52	50,12
6. Plankenvissers	22,65	17,75

De analyse geeft volgende cijfers als gemiddelde loon- en brandstofkosten ten opzichte van de totale kosten per categorie op:

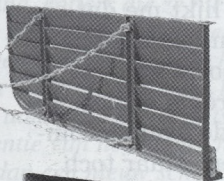
## Loonkosten

	1997	1998
1. Kustvissers 0-300 pk	40 %	37 %
2. Eurokotters 0-300 pk	42 %	45 %
3. Boomkorvaartuigen 0-300 pk	42 %	43 %

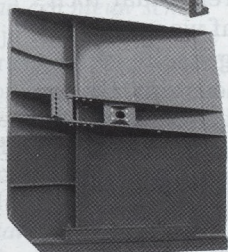
## Thyborøn Trawldoors



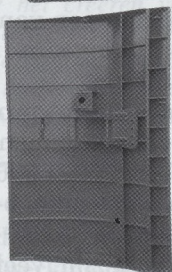
Type 2 - Standard Trawl door Allround visbord voor diverse soorten visserij.



Type 5 - Persian door. Voor de dubbele twin rig (vier netten) op langoustines.



Type 7 - Combi trawl door. Combinatie visbord voor de Pelagische en Bodemvisserij.



Type 8 - Pelagic Trawl door. Pelagisch visbord voor de visserij in diep water en hoog aan het wateroppervlak.



Thyborøn - Roller clump. Middengewicht voor de twinrig van 350 t/m 5000 kg.

Voor meer informatie:

A. Willeboordse  
Waddenstraat 32  
1779 XB Den Oever

Tel. + 31 227 511505

Fax + 31 227 512359

Email: tydoor@topaze.nl

4. Boomkorvaart. 301-899 pk	4
4 %	47 %
5. Boomkorvaartuigen + 899 pk	
41 %	41 %
6. Plankenvissers	
43 %	50 %

**Brandstofkosten**

1997	1998
1. Kustvissers 0-300 pk	
14 %	10 %
2. Eurokotters 0-300 pk	
16 %	13 %
3. Boomkorvaartuigen 0-300 pk	
16 %	13 %
4. Boomkorvaartuigen 301-899 pk	19 %
%	15 %
5. Boomkorvaartuigen + 899 pk	
22 %	18 %
6. Plankenvissers	
17 %	12 %

De berekeningen wijzen op een toename van de loonkosten voor enkele categorieën en een sterke vermindering van de brandstofkosten. Een voorbeeld: voor de categorie vaartuigen van + 899 pk, de grootste verbruikers, lag de brandstof-factuur in '98 gemiddeld 1,7 miljoen frank of 21 procent lager dan het jaar voordien.

**Winstgevend**

Een handige ratio om de winstgevendheid van een onderneming uit te drukken is het kengetal van winstgevendheid (uitgedrukt in procent). Volgens de Europese normen, waarbij die rentabiliteitsratio meespeelt bij de beoordeling van nieuwbouwdossiers, moet het cijfer boven de vijf procent liggen. Voor het boekjaar '98 ligt de winstgevendheid van alle groepen boven de vijf procent. Een jaar eerder haalden slechts vier van de zes die ratio. De jaren voordien stonden heel wat exploitaties er nòg slechter voor. Voor de eurokotters was '98 het eerste jaar dat het kengetal boven de vijf uitkwam. Uit het onderzoek van '97 bleek dat geen enkele groep een deficitair-gemiddelde opleverde. Uit de analyse '98 blijkt dat het exploitatie-

overschot toenam, behalve voor de kustvissers.

De analyse geeft voor de verschillende groepen volgende kengetallen:

**Winstgevendheid**

1996	1997	1998
1. Kustvissers 0-300 pk		
3,1	13,1	6,3
2. Eurokotters 0-300 pk		
- 9,2	1,7	8,3
3. Boomkorvaartuigen 0-300 pk		
8,8	4,4	9,0
4. Boomkorvaartuigen 301-899 pk	12,3	17,6
		29,0
5. Boomkorvaartuigen + 899 pk		
0,8	5,9	9,9
6. Plankenvissers		
6,0	9,9	13,0

**Besluit**

Het onderzoek laat er geen twijfel over bestaan dat de rendabiliteit van de vloot er in '98 verder op verbeterde. We

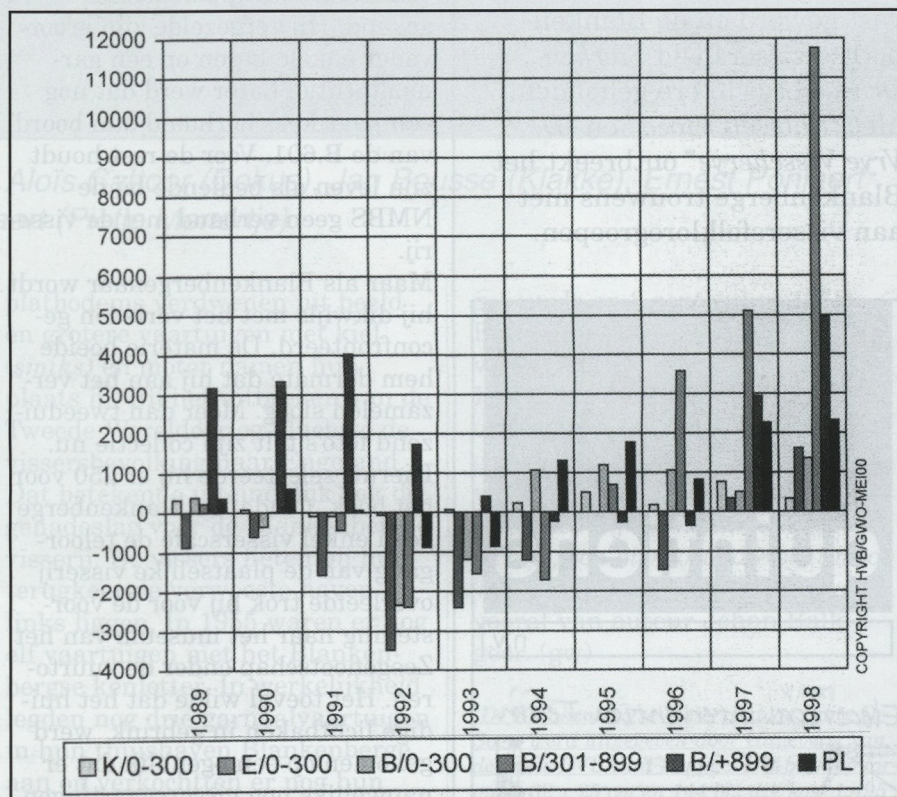
mogen met een redelijke zekerheid stellen dat ook de cijfers over '99 positief zullen uitvallen. Dat is dan ook de verklaring voor de honderden miljoenen die voor modernisering van de vloot werden uitgetrokken.

Tegelijk dagen er donkere wolken op voor 2000. De stijgende olieprijs zijn daar de oorzaak van. (gw)

(1) "Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij 1998", Ministerie van Middenstand en Landbouw, Bestuur voor het Landbouwbeleid - Dienst Zeevisserij, Oostende. Publicatie: mei 2000.

Bij de hieronderstaande grafiek: Gemiddeld netto-bedrijfsresultaat per categorie 1989-1998

Voorstelling van het bruto-bedrijfsresultaat, verminderd met de afschrijvingen. Deficitaire exploitaties zijn er sinds 1997 niet meer bij.



**SMEDERIJ**

**St. Martin Bvba**

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

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

Jules: 0477 59 09 17

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

Geschiedenis van de Blankenbergse visserij te boek

# De Blankenbergse visserij leeft nog

AL BLIJFT ER van de Blankenbergse visserij eigenlijk niets over, toch leeft ze in de bladzijden voort. Sinds 1951, toen de visserij op haar laatste benen liep, zijn er immers de *Havenfeesten* waarbij de vissersfolklore hoogtij viert. Jaarlijks trekt ook een "*Vissersstoet*" door de straten, er is nog een "*Week van de Visserij*" en er is ook de jaarlijkse tentoonstelling rond de Blankenbergse visserij in het Oud Stadhuis. "*Bescheepsdag*" wordt er steevast gevierd en de Blankenbergse vissersheld *Sterken Dries* wordt in ere gehouden. Met "*Ebbe en Vloed*" en "*De Vrye Visscherye*" ontbreekt het Blankenberge trouwens niet aan vissersfolklore groepen.

*Nu is er ook een boek over de tijd van toen. En volgende zomer opent het museum in het oude postgebouw de deuren, dat voor een groot gedeelte over de visserij gaat.*

DE FOTOVERZAMELING VAN Dany De Soete (45), kleinzoon van 'Pies' Waeghe (Maurice Waeghe), diende als basis van een nieuw fotoboek. Voor zover ons bekend is dat het eerste dat volledig aan de Blankenbergse visserij is gewijd. Als kind heeft de auteur sommige volksfiguren nog persoonlijk gekend. Hij vergezelde zijn grootvader enkele keren op een garnaaltochtje. Later werd dat nog een paar keer herhaald aan boord van de B.601. Voor de rest houdt zijn leven als bediende bij de NMBS geen verband met de visserij.

Maar als Blankenbergenaar wordt hij dikwijls met het verleden geconfronteerd. De materie boeide hem dermate dat hij aan het verzamelen sloeg. Meer dan tweeduizend foto's telt zijn collectie nu. Hieruit selecteerde hij er 250 voor het boek. Omdat in Blankenberge geen enkel visserscafé de teloorgang van de plaatselijke visserij overleefde trok hij voor de voorstelling naar het museum van het Zeegenootschap onder de vuurtoren. Het toeval wilde dat het huidige lichtbaken in gebruik werd genomen op een ogenblik dat er nauwelijks nog vissersvaartuigen in Blankenberge binnenliepen.

## Kwaliteitsvis

Blankenberge stond in de 13de eeuw al op de kaart. In 1272 verloor de gravin van Vlaanderen, Margaretha van Constantinopel, Blankenberge samen met Oostende met de titel van Stede en Port. De deken en zijn zes zorgers van de "*Vrije Vissersnering*" hielden in de 14de eeuw streng de hand aan de naleving van de reglementen en beslisten uiteindelijk over de bevorderingen aan boord van de



*Dany De Soete tijdens de voorstelling van zijn boek in het maritiem museum van het Zeegenootschap. (foto gw)*

vaartuigen. Gedurende eeuwen behield de Blankenbergse visserij een goede reputatie waardoor zelfs het Franse hof viel voor de kwaliteit van de vis aan de Vlaamse oostkust. Als gevolg van de bloeiende handel ontstonden tal van aan de visserij gelinkte bedrijvigheden.

In 't jaar 1790 waren er in Blankenberge 73 vissersvaartuigen zonder dat de badstad over enige havenfaciliteit beschikte. In Oostende waren er toen 22 eenheden, in Nieuwpoort 27.

De visserij bestaat er dus langer dan de in 1865 geopende havengeul. De bouw van het staketsel duurde nog jaren. Daardoor konden de platbodems (zoals de nu herbouwde *scute*) pas vanaf 1871 gebruik maken van de havengeul die ook geregeld door stoomschepen werd gebruikt. Tot zolang moesten de vissers hun sloepen op het strand trekken.

In 1888 kreeg Blankenbergenaars ook een vismijn, waardoor ze hun

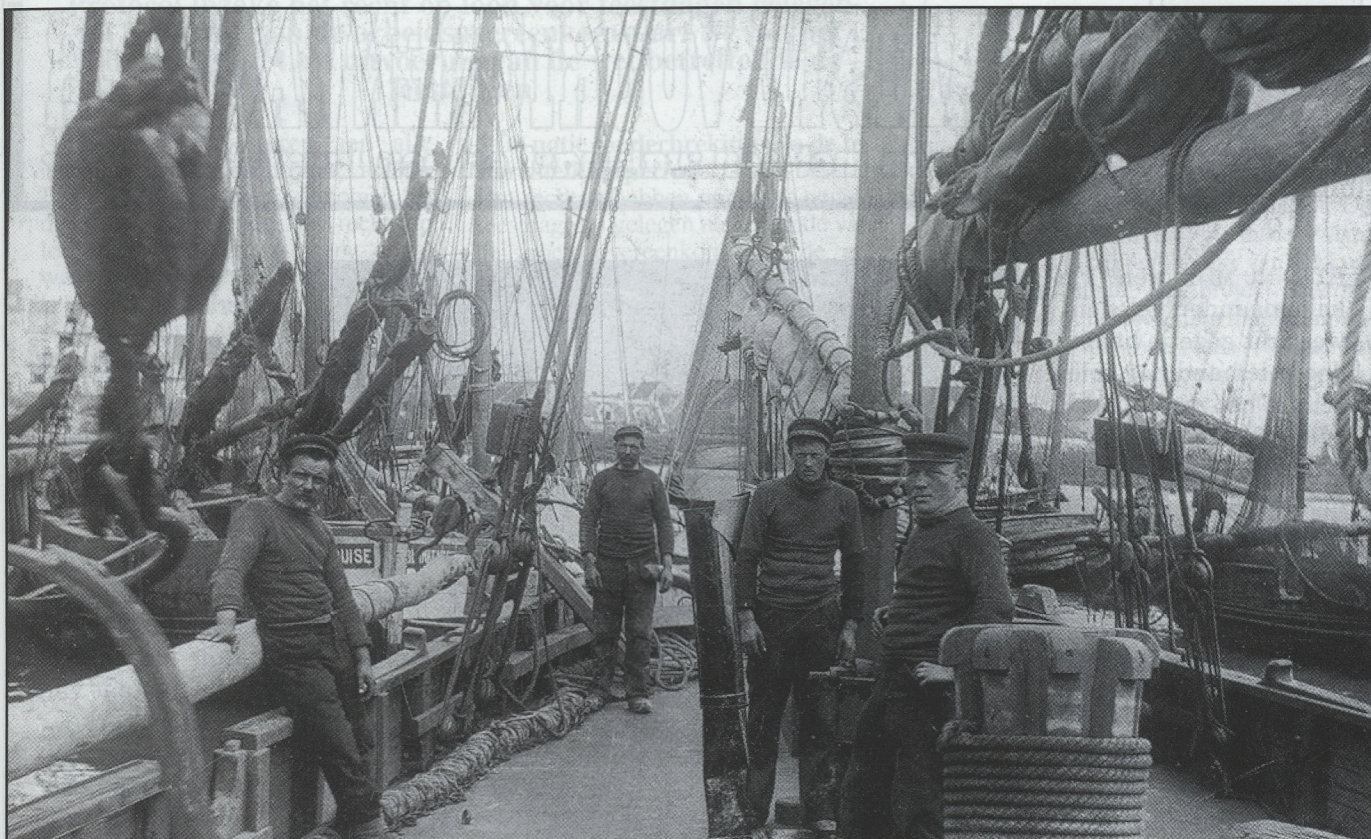
quintiens

n.v.

Electrical Intervention Team



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



Van links naar rechts op de foto: Aloïs Cattoor (Dokus), Jan Bousse (Klakke), Ernest Ponjaert (Ernest van Basjes), Pieter Ponjaert (Pietje Menertje).

vis niet langer in de straten moesten verkopen. In 1952 ging de vismijn tegen de grond. De Blankenbergse vissers weken met hun groter geworden sloepen uit naar Zeebrugge. Uiteindelijk was de visserij helemaal weg. De vissershaven werd een jachthaven.

### Stille dood

Door de twee wereldoorlogen verloor Blankenberge zijn visserij. Bij het uitbreken van de eerste oorlog volgde een exodus naar het vrije Nederland. Veel vissers hebben zich in Zeeuws-Vlaanderen een nieuw bestaan opgebouwd. De

platbodems verdwenen uit beeld en grotere vaartuigen met kiel (*smiks*) en motor namen hun plaats in. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog vluchtte de vissersbevolking naar Engeland. Dat betekende uiteindelijk ook de genadeslag voor de Blankenbergse visserij. De vissers lieten bij hun terugkeer de verwoeste haven links liggen. In 1955 waren er nog elf vaartuigen met het Blankenbergse kenletter. In werkelijkheid legden nog drie garnaalvaartuigen in hun thuishaven Blankenberge aan en verkochten er nog hun vangsten. De laatste visverkoop

gebeurde op 3 september 1958. Een jaar later verdween ook de vismijn onder de sloophamer. Het initiatief van Dany De Soete om het visserijverleden van zijn geboortestad in beeld te brengen verdient alle lof. "Voor de liefde waarmee hij dit monument oprichtte, een vierboete die schijnt op 't verleden", luidt het in het woord vooraf van auteur Johan Ballegeer. (gw)

*"De Blankenbergse Visserij" door Dany De Soete werd uitgegeven door Uitgeverij Van de Wiele BVBA uit Brugge. Het boek op formaat 32 x 25 cm en 144 blz dik kost 1.495 frank in de boekhandel.*

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



# DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

KUST NU MIJN oren! Enkele maanden geleden werd dit gazetje haast door niemand nog gelezen (of het zou door 1 bende vissers en hun fanatieke familieleden moeten zijn). Maar heden evenwel, nadat we deze bladzijde in de voorbije maanden omgesmeed hadden tot 1 heuse Public Relationspagina van/voor/door de Sector, zwelt het lezerskorps weder formidastisch aan.

Het is voorwaar zoals onze persoonlijke deurwaarder het recentelijk nog zeide: 'Gij zult versted staan van de reacties die gij krijgt op uw magazine.' En nadat ik 's mans exploit voor ontvangst afgetekend en het tegen mijn gewoonte in vervolgens ook nog gelezen had, dacht ik: *verdorie, deze mensch heeft gelijk!*

Uit het deurwaarders-exploot blijkt immers dat niet alleen vissers

deze courant lezen, maar ook advocaten, ja zelfs rechters! Zoudt gij daar geen kind van kopen? (Dit laatste is 1 retorische vraag die gij bijgevolg geenszins moet beantwoorden.)

Onze directeur ziet het dan ook weer helemaal zitten met dit blad. Volgens hem rest ons nu alleen nog maar het door ons veelgetergde kalothieke volksdeel weder in te palmen en hop... we zitten met dit medium weder op het niveau van wijlen Pros Vandenberghé. (Voor de scheepsjongens vermeld ik hierbij dat deze Pros de stichter was van HVB, nu ook alweder 67 jaar geleden, en dat hij van dit tijdschrift in Oostende 1 wereldsucces maakte door al zijn leveranciers en personeelsleden te verplichten minstens drie abonnementen op dit blad te nemen. De rest van de oplage gaf hij gratis weg. Dàt waren nog eens tijden.) Maar goed. Ons stimuleert dit ongeëvenaarde succes alvast om op de ingeslagen weg voort te



schrijden. En er uiteraard nog 1 schep bovenop te doen. Want eens gij aan het winnen zijt, moogt ge vooral niet stoppen, zoals elke gokker u kan mededelen.

Deze open doelkans wordt ons heden gratis aangeboden door de inzending van de in staat van ontbinding verkerende *vzw Vissersvrouwen* die in extremis hun steentje willen bijdragen tot onze affichewedstrijd onder het motto: **de visserij mag gezien worden!**

Helaas voldoet hun inzending niet aan de Sectoriële dwingende eis om voortaan zelf de vuile was buiten te hangen, zodat HVB dat niet meer moet doen. De rebelse vissersvrouwen

gaven er blijkbaar de voorkeur aan om de lezers totaal GEEN ondergoed te tonen. Vandaar ook dat ons aller voorman, de heer Schiltz B. deze vereniging al vlug ter orde riep en de Vissersvrouwen weder naar de haard stuurde alwaar ze uiteraard thuishoren, zo staat het trouwens in de bijbel. (Slotzin waarmede wij hopen onze verloren gegane kalothieke abonnees weder tot de aanschaf dezer courant te kunnen verleiden.)

*Om eventuele processen te vermijden, delen we de lezers nog mede dat mevrouw Becaus M.J. van de Z.V. zich NIET, en we herhalen: NIET, onder de vrouwmensen op de photo bevindt.*

*Volledigheidshalve voegen we er zelfs aan toe dat de bijgaande photo heelengans ontsproten is aan de vorte verbeelding van De Laatste Vuurtorenwachter en dat alle gelijkenis met bestaande personen louter toevallig is. Alhoewel. Wanneer ik deze afbeelding nader begluur, komt het mij voor dat de madam met de schoenen mij niet geheel onbekend is. Maar dat kan aan de schoenen liggen.*

## Protocol inzake het recht op loon voor feestdagen gelegen na het einde van de arbeidsovereenkomst art 14 van het KB van 18.4.74 tot uitvoering van de wet betreffende de feestdagen

Ondanks het toesturen aan alle reders van het rondschrĳven van Dhr Baeck, Administrateur-generaal bij de RVA, betreffende het recht op loon voor feestdagen, heerst nogal wat verwarring in de sector. Oorzaak is allicht de publikatie van het bericht dat een CAO werd afgesloten om het inkomensverlies van de zeevissers te compenseren wegens het feit dat sedert 25 mei 1999 in 'bepaalde' gevallen het recht op loon voor betaalde feestdagen komt te vervallen.

**1 Principes.** Terwijl vroeger de werkgever verplicht was het loon te betalen voor de feestdagen gelegen in de periode van dertig dagen volgend op het einde van de arbeidsovereenkomst of de arbeidsprestaties, moet nu een onderscheid gemaakt worden tussen de drie volgende situaties:

**2 De werknemer bleef gemonsterd bij de reder gedurende minder dan 15 ononderbroken dagen.**

De werkgever is niet verplicht loon te betalen voor de feestdagen die vallen na het einde van de arbeidsovereenkomst of van de arbeidsprestaties.

**3 De werknemer bleef gemonsterd bij de reder gedurende een ononderbroken periode van 15 dagen tot één maand.**

De werkgever is verplicht het loon te betalen voor één feestdag die valt in de periode van 14 dagen die volgt op het einde van de arbeidsovereenkomst of van de arbeidsprestaties

**4 De werknemer bleef gemonsterd bij de reder tijdens een ononderbroken periode van meer dan één maand.**

De werkgever is verplicht het loon te betalen voor feestdagen die vallen in de periode van 30 dagen die volgt op het einde van de arbeidsovereenkomst of de arbeidprestaties (cfr. vroegere reglementering)

**5 De notie 'onderbreking van de tewerkstellingsperiode'.**

Om recht te hebben op loon voor de feestdag(en) gelegen na het einde van de arbeidsovereenkomst of de arbeidsprestaties, moet de werknemer tijdens een bepaalde periode, zonder onderbreking die aan hem is toe te schrijven, gemonsterd zijn gebleven. Niet-vaardagen rechtgevend op een werkloosheidsuitkering vormen een onderbreking van de tewerkstellingsperiode. Recuperatie van prestaties op zon- en feestdagen op de C3-Zeevisser aangeduid met 'R' vormen geen onderbreking.

Worden niet beschouwd als aan de werknemer toe te schrijven onderbrekingen: onder andere de carensdagen, de dagen van arbeidsongeschikt (ziekte of ongeval) de betaalde vakantiedagen, de dagen van tijdelijke werkloosheid, de inhaalrustdagen, de betaalde afwezigheidsdagen (kleinverlet), de verlofdagen om dwingende redenen (artikel 30 bis, WAO) enz..

**6 De notie 'vijftien dagen' of 'één maand' tewerkstelling**

De duur van de tewerkstellingsperiode (vijftien dagen, één maand) wordt berekend van begin tot einddatum van de monsterring.

**7 Er wordt geen uitkeringsaanvraag ingediend**

Het recht op loon voor de feestdag(en) gelegen in de periode van 14 (30) dagen die volgt op het einde van de arbeidsovereenkomst of de arbeidsprestaties wordt vastgesteld op basis van de zwart gemaakte vakken en de eventuele vermelding op de controlekaart C3 zeevisser. Recuperatie van prestaties op zon- en feestdagen moeten op de C3 Zeevissers met 'R' aangeduid worden.

Goedgekeurd in zitting van het Nationaal Paritair Comité Zeevisserij op 17 mei 2000.

## Electrabel en Jan de Nul bouwen windmolenpark voor de Belgische kust

Electriciteitsproducent Electrabel en baggerbedrijf Jan de Nul vragen de komende maanden de nodige vergunningen aan voor de bouw van een groot windmolenpark voor Knokke-Heist. De 240 geplande windmolens in de *Vlakte van de Raan* zullen 12 km van de kust verwijderd staan. Het project *Electrabel-de Nul* is het tweede windmolenproject in zee. *C-Power*, een consortium van *Interelectra*, *Turbowinds* en baggergroep *DEME*, kondigde eerder al een windmolenpark aan op de Westendebank, amper vijf kilometer van het strand verwijderd.

Streefdoel is de bouw van 50 windmolens met een totaal vermogen van 100 megawatt tegen 2004. Daarna wordt het park geleidelijk uitgebreid tot 400 megawatt.

De wet die de bouw van windmolenparken op zee toelaat is reeds tijdens de vorige legislatuur goedgekeurd, maar de uitvoeringsbesluiten zijn er nog niet. De regering wacht nog op enkele adviezen. Pas dan kunnen de uitvoeringsbesluiten door de ministerraad worden behandeld. De bouw van een aantal windmolenparken is noodzakelijk omdat de Vlaamse en de federale regering wensen dat tegen 2005 minstens drie procent van de in Vlaanderen opgewekte electriciteit van duurzame oorsprong is. De bouw van windmolenparken gebeurt op plaatsen waar meest wind voorkomt. Voor ons land is dat onbetwistbaar in het kustgebied.

## Honderd miljoen voor oliebestrijding op zee

De federale regering heeft honderd miljoen frank beschikbaar gesteld voor de aankoop van bestrijdingsmiddelen bij olierampten aan de kust. Uit een studie was eerder naar voor gekomen dat de veiligheidsdiensten over onvoldoende middelen beschikken om efficiënt op te treden bij zware olieverontreiniging op zee en langs de stranden. Er wordt ook een concreet oliebestrijdingsplan voor de Noordzee uitgewerkt.

# N.V. HOSTYN

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Costende - Bruggelaan 12, Bredene*

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

# De visserij op langoestines

DE BELGISCHE VISSERIJ is goed vertrouwd met de langoestinevisserij. Het is zelfs een visserij waarbij de Belgen méér ervaring opgedaan hebben dan de vissers uit de buurlanden, Nederland inclusief. Maar er doen zich ook problemen voor. Door de toenemende interesse van eurokotters, die gedurende de zomer op langoestines jagen, én doordat ook vissers van andere nationaliteiten zich hoe langer hoe meer aan deze vangst interesseren, dreigt deze visserij met name in de *Botney Gut - Silver Pit* (de zgn. *kreeftenput*, zie kaart hiernaast) overbevist te worden.

De onderzoekers wijzen erop dat de grote vlucht naar de lucratieve zomervisserij op langoestines die zich de laatste jaren manifesteert, gevaren inhoudt. Vandaar ook dat het Departement Zeevisserij van het CLO naar alternatieve visgronden op zoek ging.

IN DE EUROPESE wateren (met uitsluiting van de Middellandse Zee) tellen we een 30-tal min of meer geïsoleerde langoestinestocks (zie afbeelding hiernaast). Langoestines zijn zeer sedentair en honkvast. Tussen de verschillende populaties is er

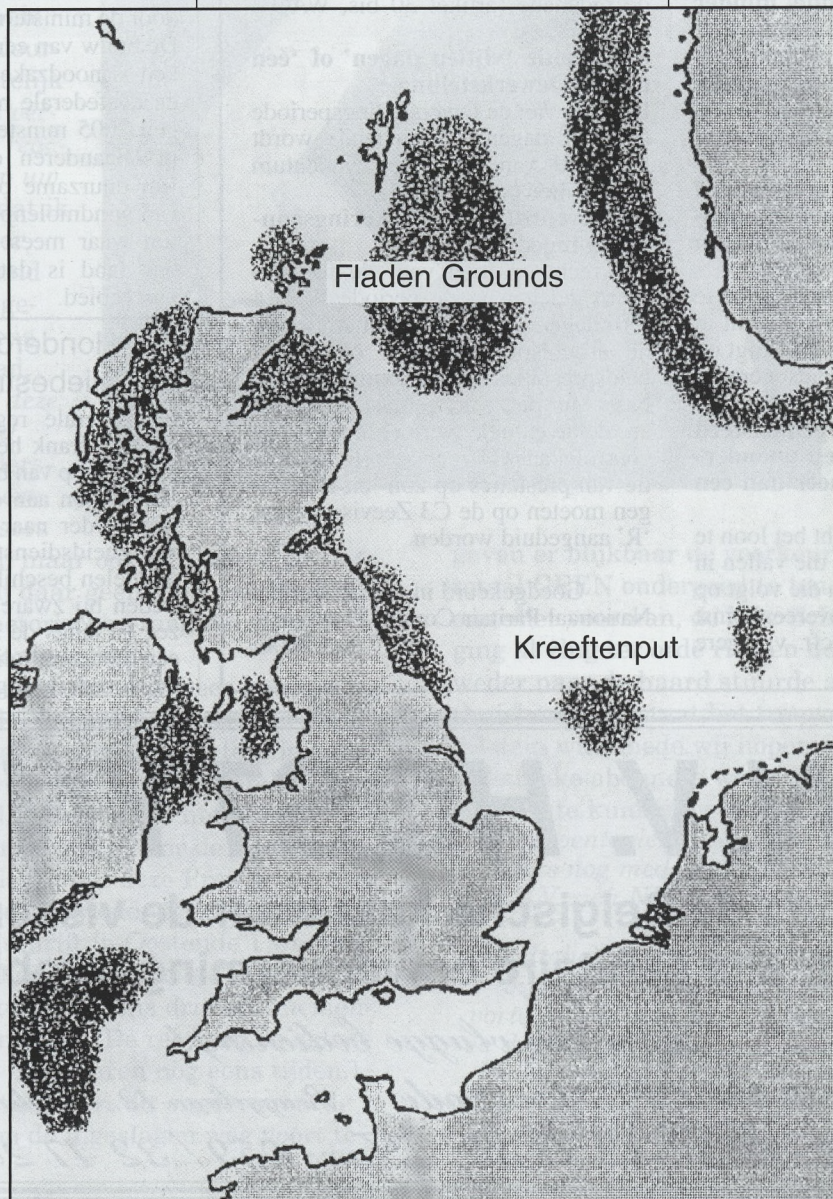
omzeggens geen uitwisseling, zodat het perfect mogelijk is om langoestinestocks leeg te vissen, zonder dat op 'herbevolking' vanuit aangrenzende stocks kan gerekend worden om de schade te herstellen.

Het jachtgebied dat door de Belgen traditioneel bevestigd wordt (*Botney Gut - Silver Pit*: de zgn. *kreeftenput*) komt inmiddels wel degelijk onder druk te staan. Alhoewel de onmiddellijke toekomst van deze 'kreeftenput' er voor de langoestinevisserij zeer goed uitziet, blijkt er toch een probleem te zijn op langere termijn. Het vangstpotentieel van de langoestinestock in het door Belgen

gefrequenteerde *Botney Gut - Silver Pit* is immers niet onbeperkt. *'Wanneer de toevloed van nieuwe vaartuigen blijft aanhouden, ontstaat er een reëel risico op overbevissing'*, zegt dr. *Frank Redant* van het Departement Zeevisserij van het CLO. In een rapport adviseert hij zelfs om het gebied zoveel mogelijk voor te behouden aan de traditionele langoestinetrawlers: *'Zonder protectionistisch te willen optreden aanzien van een of ander vlootsegment, willen we daarbij toch opmerken dat een eventuele overbevissing van deze stock ook (en misschien wel in de eerste plaats) de traditionele langoestinetrawlers zal treffen, en dat deze vaartuigen, in tegenstelling tot de Eurokotters, weinig of geen uitwijkmogelijkheden hebben.'*

## Fladen

Een en ander heeft dus aanleiding gegeven tot een onderzoek naar de mogelijkheden om langoestines te gaan vissen op de *Fladen Grounds* (zie tekening hiernaast). Gezien de diepte waarop op de *Fladen Grounds* gevist moet worden (120 à 160 m.) gebeurt de visserij er 'bij voorkeur met hektrawlers met een relatief groot motorvermogen', zo weet *Redant*. Uit observatie van de daar aanwezige Schotse vaartuigen blijkt bijvoorbeeld al dat kleine vaartuigen zich niet aan die visserij wagen. Hij wijst er ook op dat proeven met de *Z 41* (kreeftenvisser uit-



gerust met tweelingnetten, 300 pk, l.o.a. 28 meter) erop wijzen dat langoestinevisserij met kleine trawlers op de *Fladen* niet rendabel is. Dat heeft o.a. te maken met het feit dat de langoestinedensiteit er klein is. Hierdoor wordt deze visserij maar interessant voor vaartuigen die voldoende sterk zijn om grote netten te slepen. Kleinere vaartuigen, met kleinere netten, blijven beter op de visgronden van de *kreeftenput* actief waar de langoestinedensiteit groter is. Daarnaast hebben de proeven met de Z 41 uitgewezen dat de visvangst van kleinere schepen er veel belemmerd wordt door stormweer. Ook zou de motorsterkte van kleinere schepen nauwelijks volstaan om de 'drag' aan te kunnen en moeten schippers zich de vraag stellen of de grote zware vislieren die ze nodig hebben om diepgaande netten te vieren (op de *Fladen* vist men op 120 à 160 meter diepte) het uitre-

den van een klein schip voor die visgronden niet onnodig duur maakt in vergelijking met de korte periode dat het deze zomervisserij zou kunnen beoefenen.

### Positieve resultaten

In elk geval heeft het onderzoek dat het Departement Zeevisserij op de *Fladen Grounds* uitgevoerd werd, interessante resultaten opgeleverd.

Des te spijtiger is het dat de oorspronkelijke ambitieuze opzet van het onderzoek niet aangehouden werd. In een eerste fase zouden de exploitierbare langoestineconcentraties op de *Fladen Grounds* in kaart gebracht worden. Een ander onderzoek zou gericht zijn op het uittesten en optimaliseren van diverse typen vistuig. De studie zou ook de afzetmogelijkheden, o.m. in Schotland onderzoeken. Ten slotte zouden de bewaar technieken uitgetest worden. Wat dit laatste betreft spraken men over het uittesten van 'de

*snelle-vries-technologie* ("blast freezing" en gelijkwaardige alternatieven) voor de bewaring van de langoestines'. Dit is een methode die met succes in de Australische en Nieuw Zeelandse langoestinevisserijen toegepast wordt. Helaas blijkt het onderzoek inmiddels dermate afgeslankt te zijn, dat o.m. het laatstgenoemde deel er al niet meer in opgenomen werd. Een tekort aan middelen (subsidies) is daarvan de oorzaak. Maar het onderzoek is uiteindelijk niet nutteloos geweest, integendeel. Einde maart kon dr. Frank Redant zijn studie afronden met de heuglijke mededeling dat het Belgische experiment om ter hoogte van de Schotse *Orkney Eilanden* op langoestines te vissen afgelopen is. De resultaten waren positief. Er is, zo berekende Redant, in het gebied plaats voor tien à twaalf grote Belgische vissersvaartuigen. (fv)

## EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

- \* Lage vaste mijnkosten;
- \* Hoge opbrengst voor Uw GEHELE vangst door kopers voor zowel de Belgische versmarkt als de Nederlandse vers- en fileermarkt;
- \* Zeer hoge servicegraad
- \* Vervoer vanuit elke aanvoerhaven;
- \* Dagelijkse visverkoop;
- \* Groot lokaal handelarenbestand, zowel groot- als kleinhandel.



*Probeert u het eens en u zult versteld staan van Uw meeropbrengst*

## ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

KAAL 1, 4511 RC BRESKENS tel: (+31) 117 3 81 634, fax: (+31) 117 382 303

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

F. Lokerse privé tel (+31) 113 371 383 of (+31) 651 314 190

## Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

JANUARI-MAART

Zeebrieven afgeleverd in eerste kwartaal 2000:

Z.91 NOORDHINDER, eig.: BVBA Rederij De Noordhinder, Van Hoenaekerpad 10, 8301 Knokke-Heist wijziging tonnage, motor en L.O.A. (zeebrief 6.1.00)  
Z.46 NEPTUNUS, eig.: NV Olympus, Vuurkruisenstraat 5, 8301 Knokke-Heist wijziging vermogen motor (zeebrief 6.1.00)  
Z.36 ARCA, eig.: BVBA Rederij Arca, Graaf Jansdijk 219, 8300 Knokke-Heist wijziging tonnagematen en motor (zeebrief 6.1.00)  
Z.455 DIKKOP, eig.: BVBA Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende wijziging thuishaven, naam en eigenaar (zeebrief 12.1.00)  
Z.47 DE MARIE LOUISE, eig.: BVBA Rederij De Marie Louise, Walstraat 10, 8301 Knokke-Heist wijziging kW (zeebrief 18.1.00)  
Z.92 LUNDY GANNET, eig.: BVBA Rederij Long Ships, Stormvogelstraat 27, 8380 Zeebrugge wijziging motor (zeebrief 8.2.00)  
Z.525 SYLVIA-MARY, eig.: BVBA Rederij Coudekercke, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist wijziging motor

(zeebrief 7.3.00)  
Z.121 DEBORAH, eig.: Rederij Seabird, Magere Schorre 29, 8300 Knokke-Heist wijziging kW (zeebrief 7.3.00)  
N.95 JONAS, eig.: BVBA Rederij Vanderbeken-Louwagie, Hoogstraat 1, 8620 Nieuwpoort wijziging motor (zeebrief 14.3.00)  
Z.582 ASANNAT, eig.: BVBA Versluys-Vantroye, Kapellestraat 167, 8401 Bredene wijziging motor (zeebrief 21.3.00)  
**Vaartuigen doorgehaald in register der zeeschepen en wijziging eigenaar:**  
ZEE-ADEL (ex-N.563), eig.: Borsch Andries, De Leeuw 31, 8860 Harlingen (Ned) Aangifte: 29.2.00  
**Vaartuigen doorgehaald in het register der zeeschepen:**  
MORNING STAR (ex-O.705), eig.: F.J. Poepjes & zoon, Het Anker, Marknesse (Ned)  
Doorhaling: 12.1.00

**Wijziging benaming vaartuig:**  
Z.284 VICKY wordt Z.284 ANTONIA-MARTRUIDA, eig.: BVBA Carpe Diem, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist Zeebrief: 12.1.00  
**Wijziging eigenaar:**  
N.706 STER DER ZEE, eig.: BVBA Rederij Rudo, Boomgaarden 25, 8300 Knokke-Heist Zeebrief: 25.1.00

Z.123 ELDORADO, eig.: BVBA Rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende. Aangifte: 10.2.00  
Z.41 TORNADO, eig.: BVBA Rederij Tornado, Knokkestraat 284, 8301 Knokke-Heist en BVBA Zeearend, Felix Timmermansstraat 32, 8301, Knokke-Heist Aangifte: 24.2.00  
eig.: BVBA Zeearend, Felix Timmermansstraat 32, 8301 Knokke-Heist en NV Shannon, Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege Aangifte: 10.3.00  
LUCKY STAR (ex-Z.494), eig.: BVBA White Horse, Monnikenwerve 26, 8000 Brugge Aangifte: 17.2.00  
**Wijziging motorvermogen:**  
Z.99 TERRA NOVA, eig.: BVBA Terra Nova, Heiststraat 217, 8380 Zeebrugge nieuwe kW: 957/1.300 pk (voorheen 880 kW/1.200 pk) Zeebrief: 15.2.00  
Z.596 DE ZWERVER, eig.: BVBA De Zwerver, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende nieuwe kW: 957/1.300 pk (voorheen: 880 kW/1.196 pk) Zeebrief: 16.2.00  
Z.96 JAN VAN GENT, eig.: BVBA Rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende nieuwe kW: 957/1.300 pk (voorheen: 880 kW/1.196 pk) Zeebrief: 8.2.00  
Z.91 NOORDHINDER, eig.: BVBA Rederij De Noordhinder, Van

VOOR EEN EFFICIENTE 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. LICHAAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN

2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)



VOOR

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

Hoenackerpad 10, 8301 Knokke-Heist  
nieuwe kW: 957/1.300 pk (voorheen:  
883 kW/1.200 pk) Zeebrief: 16.2.00  
O.51 STORMVOGEL, eig.: BVBA  
Versluys-Decuypere, Kapellestraat 167,  
8450 Bredene Nieuwe kW: 736/1.000  
pk/ (voorheen: 883 kW/1.200 pk)  
Aangifte: 21.2.00

N.64 MOOIE MEID, eig.: BVBA  
Dawenda, Bamburgstraat 16, 8434  
Westende Zeebrief: 28.3.00

#### **Wijziging motor:**

Z.321 WESTHINDER, eig.: BVBA De  
Noordhinder, Van Hoenackerpad 10,  
8301 Knokke-Heist Motor: MaK, 957  
kW/1.300 pk, bj. 1990 (voorheen: 880  
kW/1.196 pk)  
Zeebrief: 1.2.00

N.93 AALSCHOLVER, eig.: BVBA  
Rederij Aalscholver, Ringlaan Noord,  
65, 8420 De Haan Motor: Cummins,  
220 kW/300 pk, bj. 2000 Zeebrief:  
20.3.00

N.501 ASTERIAS, eig.: BVBA Zee-  
Adelt, Wilgenweg 2, 8620 Nieuwpoort  
Motor: Mitsubishi, 221 kW/300 pk, bj.  
2000

Zeebrief: 21.3.00

N.86 SURCOUF, eig.: BVBA Surcouf,  
Nieuwpoortsesteenweg 165, 8670  
Oostduinkerke Motor: Scania, 144  
kW/195 pk, bj. 1999  
Zeebrief: 21.3.00

#### **Wijziging motor en B.O.A.:**

Z.84 ALBRECHT RODENBACH, eig.:  
BVBA Rederij De Klauwaert, Heistlaan  
169, 8301 Knokke-Heist  
Motor: ABC, 795 kW/1.800 pk (voor-  
heen: 883 kW/1.200 pk), bj.: 2000  
B.O.A.: 8,48 m. (voorheen: 8,94 m.)  
Zeebrief: 24.2.00

#### **Adreswijziging en wijziging motor- vermogen:**

Z.35 ORA ET LABORA, eig.: NV  
Rederij Jacobus, Brusselstraat 26, 8380  
Zeebrugge motor: 957 kW/1.300 pk  
(voorheen: 882 kW/1.199 pk) Zeebrief:  
16.2.00

#### **Adreswijziging:**

O.316 AEGIR, eig.: BVBA Rederij  
Aegir, Diksmuidestraat 100, 8433  
Spermalie. Zeebrief: 16.2.00  
N.350 INGRID, eig.: NV Semper  
Confidens, Marktstraat 3, 8301  
Knokke-Heist. Zeebrief: 16.2.00

#### **Wijziging naam, nummer, roepnaam en eigenaar:**

O.190 RENILDE wordt O.191 NATA-  
CHA, eig.: BVBA Aran, Langestraat  
108, 8400 Oostende  
Roepnaam: OPHI,  
eig.: Desmit Frank, Schipperstraat 22,

8400 Oostende

Zeebrief: 23.3.00

O.191 NATACHA wordt O.152 ARAN,  
eig.: BVBA Aran, Langestraat 108,

8400 Oostende

Roepnaam: OPFV

Zeebrief: 23.3.00

#### **Wijziging thuishaven, nummer, roep- naam, tonnage, motorvermogen, eigenaar en exploitant:**

O.23 GEOFFREY WILLIAM wordt  
O.720 GEOFFREY WILLIAM, eig.:  
BVBA Rederij De Noordhinder, Van  
Hoenackerpad 10, 8301 Knokke-Heist.  
Vaartuig O.23 zonder bestemming en  
geschrapt op de officiële lijst. Aangifte:  
11.2.00. Vaartuig terug opgenomen op  
de lijst als O.720, roepnaam: OQCT,  
brt: 41, nt.: 12, kW 219/298 pk  
Aangifte: 17.2.00

Eig.: François Devey, Ooststraat 58/9,  
8400 Oostende. Aangifte: 21.2.00

Eig.: BVBA Saint-Antoine, Taboralaan  
214B, 8400 Oostende  
Aangifte: 21.2.00

Eig.: BVBA Caroline, Zonnebloem-  
straat 26, 8301, Knokke-Heist  
Aangifte: 21.2.00

Exploitant: BVBA Saint-Antoine,  
Taboralaan 214B, 8400 Oostende  
Aangifte 21.2.00, zeebrief: 22.2.00

#### **Geschrapt uit de officiële lijst en wij- ziging eigenaar:**

ARAN (ex-152), eig.: Desmit Lucien,  
Langestraat 108, 8400 Oostende.  
Geschrapt: 14.3.00

#### **Vervanging vaartuig:**

O.190 RENILDE, eig.: Lucien Desmit,  
Langestraat 108, Oostende. Bouwjaar:  
1970 (ex-OD.8 Eben Haëzer), roep-  
naam: OPHH, L.O.A.: 22,32 m.,  
B.O.A.: 5,68 m., brt.: 68, nt.: 20, boom-  
kor, staal, motor: Mitsubishi, 221  
kW/300 pk, bj.: 1999, werf.: NV Ge-  
broeders De Klerk, Kruispolder, Neder-  
land

Zeebrief: 23.3.00

#### **Nieuw vaartuig:**

Z.575 HEIN SENIOR, eig.: BVBA  
Rederij De Toekomst, Zonnebloemstraat  
26, 8301 Knokke-Heist. Roepnaam:  
OPWS, L.O.A.: 23,99 m., B.O.A.: 6,26  
m., brt.: 96, nt.: 28, boomkor, staal,  
motor: Caterpillar, 221 kW/300 pk, bj.  
1999, werf.: Van der Werff & Visser,  
Irsum (Ned)

Zeebrief: 1.2.00

#### **Registratie van vaartuigen in aan- bouw:**

NV NOORDPAS, Vissersstraat 17, 8380  
Zeebrugge. Bouwnummer 331, werf:  
Van der Werff, Irsum (Ned). Aangifte:  
5.1.00

#### **SCHELDEVISSERSVLOOT**

Geschrapt uit de officiële lijst:

SNIP (ex-A.17), eig.: NV Visserij Stern,  
Kazerneplein 12, 2040 Antwerpen-Lillo.  
Geschrapt: 27.3.00

## **United Foods neemt nieuwe vestiging in gebruik**

De nieuwe vestiging van United  
Foods in Heppignies nabij Fleurus  
werd op 11 mei in gebruik genomen.  
Die datum viel samen met de Euro-  
pean Seafood Exposition (ESE) in  
Brussel, waarop United Foods ook  
met een stand vertegenwoordigd  
was. Een ideale gelegenheid om de  
nieuwe productie-eenheid aan bui-  
tenlanders te presenteren. Zowat 70  
procent van de Captain Byrd en  
Globus-productie is voor het buiten-  
land bestemd. De grootste afnemers  
zijn Frankrijk, Italië en Griekenland.  
United Foods verplaatste het belang-  
rijkste deel van de productie van  
Bredene naar de nieuwe vestiging  
waarin 240 miljoen werd geïn-  
vesteerd. Aan de Elisabethlaan blijft  
enkel nog de verwerking van haring-  
producten over. De Waalse geweste-  
lijke investeringsmaatschappij SRIW  
stapte in het kapitaal, Sambrinvest  
stond een lening toe. United Foods  
genoot ook regionale en Europese  
investeringssteun. Momenteel stelt  
de onderneming 60 mensen te werk.  
Het bedrijf, eigendom van het Franse  
UFG, mikt op een omzet van 750  
miljoen frank. In '97 lag de jaarom-  
zet nog onder de 500 miljoen frank.

## **GEMEENTELIJKE VISVEILING NIEUWPOORT**

→ gelegen aan open tijhaven

→ gelegen op 5 minuten van exit 3/E40

- dagelijkse aanvoer van  
dagverse vis en garnaal
- van maandag t.e.m. zaterdag
- faxmelding aanvoer
- thuiskoopsysteem

visinfolijn: 058 233364  
veilmeester: 058 224970  
directie 058 224971  
fax: 058 236720





**Welkom ! Willkommen ! Welcome ! Bienvenue !**



Beste Klant, Mevrouw, Mijnheer,

Wanneer u bij ons geweest bent, dan weet u dat alleen dagverse kwaliteit wordt opgediend en in de toekomst zullen we daar ook niet van afwijken. Wanneer u nog niet in de FISHBONE bent geweest, hier dan een beetje uitleg waarom FISHBONE een must is. Dank U voor het vertrouwen.



## **Dagverse kwaliteit... dat is onze specialiteit !!!**

- Alle dagen open: non stop van 11.30 u. tot 23.30 u. en u mag natafelen zolang u wenst...
- Vrijtijdsleding toegelaten en zelfs de brave hond mag mee...
- Een democratisch etentje met een uitstekende huiswijn (485 Bcf/fles) of een festijn met oesters, Canadese, Noorse of Bretoense kreeft met een uitgelezen wijntje... steeds dezelfde vriendelijke bediening...
- Een unieke panoramische lift brengt u naar de 1ste verdieping, volledige accommodatie voor mindervaliden
- Uitzicht op de oude vissershaven en jachthaven
- Parking voor de deur voor meer dan 500 wagens
- Heerlijke noordzeetong, pladijs, kabeljauw, zalm, paling, lotte en nog veel meer...
- Onze steak of entrecôte met vers in huis gebakken frietjes, of onze lamsnoot, alles dagvers en van de beste kwaliteit !!!
- Onze hoorn des overvloeds blijft de FISHBONE ROYALE..., een zeevruchtenshotel voor 2 personen met inbegrip van 1 fles champagne voor slechts 2.950 fr



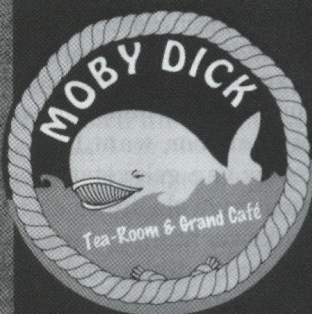
*probably the best  
restaurant in the world!!!*

Alle dagen open ■ Non-stop keuken van 11.30 tot 23.30 u.

**Vismijn 109-111 ■ Zeebrugge**

Telefoon (050) 55 12 12 ■ fax (050) 55 12 13 ■ **Ook afhaaldienst !!!**

verdagraphics - knokke

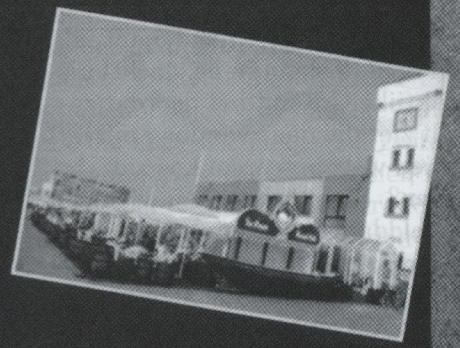


## **MOBY DICK**

**Mosselpaleis - Zonneterras  
Specialiteit Tongetjes**

Non Stop van/de 11h30 tot/à 23h30

**Vismijn 50, 8380 Zeebrugge**  
Tel. (050) 55 12 10 - Fax (050) 55 12 13



# De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

De Slag... is htfeuilleton van HVB dat maandelijks vervolgd wordt. © Flor Vandekerckhove, tekeningen Annie Vanhee

XX

HET HOERTJE HEEFT een nieuwe bladzijde omgeslagen in het rode schriftje waarin ze haar prestaties bijhoudt. Bovenaan heeft ze de datum ingevuld. 11 juli. Daaronder heeft ze een streep getrokken. En nu wacht ze op klanten. Ze zet haar raam open en kijkt naar het slachthuisplein waar het drukker is dan ooit. Zij ziet hoe IVK-keurder Jaak Dechatillon zich aan de poort presenteert. Op hetzelfde moment komt ook Dolf zich daar aanbieden. Het is zijn allereerste werkdag. De hoer schrikt wanneer ze de jongen ziet. Vanaf haar balkon kijkt ze gebio-logeerd toe hoe die twee mannen tegelijk het plein oversteken en zich daarbij een weg banen tussen de talrijke veevrachtwagens. Haar ogen zoeken nu Jan op die ook op het plein aanwezig is, maar die geen aandacht heeft voor de twee mannen die de toegangspoort passeren. Hij concentreert zich immers op een nieuw binnengekomen vrachtwagen waarvan de chauffeur de achterklep laat zakken.

Terwijl ze de poppenkastachtige figuurtjes daar beneden aandachtig probeert te volgen, zegt ze werktuigelijk en luidop: *'Wie zou de eer toekomen de eerste steek te geven?, was de algemene gedachte, die hen met ongeduld vervulde.'* Ze weet niet waarom dit citaat nu juist in haar opkomt. Slaait het op Jaak die er ongetwijfeld opuit is een bres te slaan in de slachthuispraktijken? Komt het doordat ze Dolf ziet die daar vandaag misschien wel zijn eerste koe zal doden? Slaait het op Jan wiens gewelddadigheid ze inmiddels maar al te goed kent? Terwijl Dechatillon en Dolf samen het slachthuisgebouw binnengaan, ziet ze, daar waar Jan staat, opeens schipper Robbe Van

Bethune die, gebogen tussen de koeien, achteraan uit de laatst binnengekomen veewagen kruipt en ongezien — behalve door haar en door Jan — met de beesten het slachthuisgebouw binnengeleid wordt.

De schrik slaat haar om het hart. Dolf, Jaak, Jan, Robbe... Wat is er aan de hand? Is het toeval dat al die mensen samenbrengt? Ze declameert half luidop, ingehouden door de spanning die zich van haar meester gemaakt heeft: *'Ze vochten tegen twee driften, onverschuldigheid en angst. Als deze zich, in aanwezigheid van een dreigend gevaar, samensmelten, veranderen ze in razernij.'*

En dan gebeurt het. Een overvalwagen die de slagboom van het slachthuis ramt. Rijkswacht! Gierende banden! Sirenes! De wagen wordt gevolgd door een andere, en nog een, en nog... Ze blokkeren heel de toegang tot het slachthuis. Bevelen die door megafoons geschreeuwd worden. Het plein staat nu eivol. Niet in het minst met overvalwagens van de eengemaakte politiediensten. Blauwe zwaailichten. Het geluid van laarzen die weerkaatst worden door de muren rond het plein. En ook in de slachthuisstraat staat een lange sliert donkerblauwe vrachtwagens, waterkanonnen en gepantserde overvalwagens. Daaruit springen vele tientallen tot de tanden gewapende rijkswachters. Ze lopen het plein op en slaan met hun matrakken wild in het rond, zo woest en zo verschrikkelijk dat de arbeiders elkaar omverduwen om hun slagen te ontwijken. De gendarmen laten een spoor van gevallen mannen na zoals het zog dat een schip achter zich laat. *'De ruiters waren zo talrijk dat een korenveld minder aren draagt dan er speren boven de vijandelijke benden uitstaken.'* Al wie geen gevechtskleddij draagt wordt door de gendar-

men tegen de muur geplaatst en gefouilleerd. Messen en andere slachthuisattributen worden op een hoop gegooid. *'De paarden van de voorste gelederen stampen ongeduldig en bespatten hun ijzeren bekleding met witte vlokken schuim.'*

Vervolgens trekken tientallen gendarmen het slachthuis binnen. *'Ze prikkelden hun slagpaarden met de sporen om ze meer drift in te jagen en dan weer streelden ze de dieren en spraken ze toe opdat ze de stem van hun meester in de strijd zouden herkennen.'*

Binnen in het slachthuis is de hel losgebroken. Zwartwerkers proberen in alle richtingen te ontkomen, ze klimmen door de ramen waar ze op straat opgevangen worden door de troepen die daar strategisch opgesteld staan. Slachters laten halfgekeelde dieren aan hun lot over, kolossale beesten die bloedend rondstrompelen en in hun stuiptrekkingen tafels, paletten en kisten met slachtafval omvergooien.

Waardoor het riool plots blokkeert en het bloed niet langer afgevoerd wordt. De vloeren worden bedekt met een rooie smurrie waarin noch de vluchtende arbeiders, noch de aanvallende gendarmen zich staande kunnen houden. Dolf is meteen na de inval de eerste de beste koelkamer ingevlucht. Hij weet niet wat er daarbuiten gebeurt, maar voelt instinctmatig aan dat hij zich koest moet houden. In de kou, verborgen achter nog natrillende kadavers wacht hij met kloppend hart de verdere gebeurtenissen af. Het tumult dringt daar nauwelijks tot hem door, want het geschreeuw van gekwetste beesten, vluchtende slachters en roepende rijkswachters geraakt nauwelijks door de dikke, isolerende wanden van de koelcel. Jan daarentegen weet maar al te goed wat er aan de hand is. Hij

beseft dat dit het einde betekent. En hij weet ook dat hij dat niet ongestraft mag laten gebeuren. Evengoed als hij beseft dat dit het einde van het slachthuis is, weet hij ook dat deze economie weer uit zijn asse zal opstaan; onherkenbaar weliswaar, niet meer als slachthuis, maar wel met dezelfde mensen die, onzichtbaar als steeds, aan de touwtjes trekken; mensen die ook weer op hem beroep zullen doen als hij nu maar het werk afmaakt.

Vooraleer ook hij op vlucht slaat, kijkt hij het slachtveld rond. Aan de andere kant van de ziet hij Jaak Dechatillon staan die met brede armgebaren wijst naar de uit elkaar stuivende arbeiders. Hij ziet hoe de rijkswachters 's mans aanwijzingen prompt opvolgen. In de kolkende massa zoekt Jan de binnengesmokkelde Robbe op en beveelt hem Jaak Dechatillon definitief uit te schakelen. Hier en nu. Als voorbeeld. Als waarschuwing. Als afschrikking. De inspecteur moet zijn overwinning met het leven bekopen en dat

dit hier ter plekke gebeurt zal diens collega's er wel van weerhouden in de toekomst aan dergelijke acties mee te werken. De boodschap zal niet alleen duidelijk zijn voor heel het Instituut voor Veterinaire Keuring, maar evengoed voor alle ambtenaren die ooit belast worden met controleopdrachten. Aan dit soort controles zullen die zich niet zo gauw meer verbranden.

Robbe is vastbesloten. Helemaal tegen de stroom van het wegvlochtende volk in baant hij zich een weg in de richting van Jaak. 'Weg! Vort! Laat me door lafaards!' roept hij boven het gebrul van dieren en mensen uit. Hij heeft zijn

gezicht ingesmeerd met koeienbloed waardoor hij zich, als ware hij een krijger, onherkenbaar gemaakt heeft.

Jan kijkt nog even in de richting van Robbe en wanneer hij ziet dat deze zich inderdaad van zijn taak



zal kwijten, maakt hij zich uit de voeten. Hij loopt naar de kelders van het slachthuis, gooit er het rek omver dat het deurtje afschermt dat hem van de oneraardse gang scheidt. Die gang die naar het strand leidt, zal straks ook Robbe nemen. In het tumult let niemand erop hoe Robbe inspecteur Dechatillon in een wurggreep neemt en bruusk met hem in een koelkamer verdwijnt. Jaak krijgt niet eens de tijd om te beseffen wat met hem gebeurt. Robbe tilt de man op en hangt hem in één ruk aan een vleeshaak. Het roestvrij staal dringt via de nek meteen tot in zijn hersenen waardoor

Dechatillon op slag dood is. Uit de nekwonde spuit een straal warm bloed tot bovenop Dolf die daar in dezelfde koelkamer achter een kadaver verborgen zit. Paniek! Dolf springt recht en roept vertwijfeld: 'Alstublieft.

*Dood me niet. Alstublieft. Ik begin hier nog maar pas. Ik heb nog niets gedaan, ik heb niets misdaan.'*

Het daaropvolgende ogenblik staan Dolf en Robbe zwijgend tegenover elkaar, beiden rood van het bloed. Sprakeloos. Dan zegt Robbe: 'Wattegod-verdomme! doe! jij hier?!' Dolf herkent de stem, mompelt stilletjes: 'Vader', herkent dan ook het gezicht van Robbe, en is voor het eerst in vele jaren gelukkig dat hij de man ziet. 'Vader', roept hij nu, 'Help me!' Dan ziet hij de vleeskeurder aan de haak hangen, en schreeuwt het vertwijfeld en wenend uit: 'Maar vader toch, wat is dat hier allemaal?' 'Moei! je! met! je! eigen zaken! Kom mee! We moeten hier rap onze kloten!

*scheuren!'*

De twee Van Bethunes slaan de deur van de koelkamer achter zich dicht en banen zich een weg door de krioelende massa slachters en gendarmes. Dolf volgt op automatische piloot zijn vader naar de kelder en durft nauwelijks rond zich te kijken. Geroutineerd vindt Robbe de weg naar de geheime oneraardse gang. Tot grote verwondering van Dolf komen ze uit op een verlaten stuk strand. Het is bijna middag en de zon staat hoog aan de hemel. Vader en zoon wassen zich het bloed van het gezicht en zeggen geen woord.

(Vervolgt)



## Power to control your service

Power, control en service zijn de drie kernwoorden voor ABB Marine & Turbochargers. Zij geven exact weer wat wij willen leveren voor uw schip: de ultieme krachtbron, verfijnde controle en vergaande service. Samen maken zij ons tot wat we nu zijn. Het adres

voor alles wat uw schip nodig heeft, dag in dag uit. Want daar was het toch om te doen, úw dienstverlening aan uw klanten? Daarin ligt de toegevoegde waarde van ABB Marine & Turbochargers. Power to control your service.

### **ABB Marine & Turbochargers**

Nederland: Marten Meesweg 5, 3068 AV Rotterdam. Tel.: +31 10 4078 888. Fax: +31 10 4078 444.

België: Noorderlaan 81, 2030 Antwerpen. Tel.: +32 3544 3233. Fax: +32 3544 3239.

**ABB**  
ASEA BROWN BOVERI