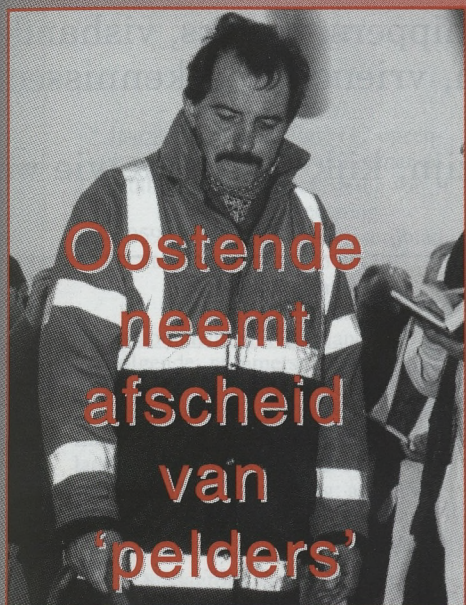




Vissers buigen
zich over hun
eigen veiligheid...
of niet?!



HVB sprak met
oud schipper - reder
Firmin Vandepitte



Oostende
neemt
afscheid
van
'pelders'





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 wel 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 Zet-duivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausang, 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 2, 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:
florvandekerckhove@hotmail.com

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

Wat!?
Een andere
mening!!!?



De rekening

DE VLAAMSE VISSERIJ blijft kreunen onder de dure brandstof. De reders ter zeevisserij zijn niet tevreden met datgene wat hun onderhandelaars uit de brand gesleept hebben. Die onderhandelaars zijn op hun beurt ontevreden over de toegevingen die de regering doet. En allen wijzen ze erop dat de Nederlandse en Franse rederijen méér verkregen hebben. De Vlaamse reders krabben zich in het haar en vragen zich af: 'Moeten onze vissers ook onze havens blokkeren?'

Het is maar de vraag of de sector vandaag nog sterk genoeg is om zo'n

doortastende actie te organiseren. We herinneren ons hoe de Vlaamse Vissersbond enkele jaren geleden zo'n oproep kon lanceren en dat nog dezelfde dag heel de Oostendse havengebied gebarricadeerd werd. Vijftien schepen, dag en nacht. Aanstekelijk was het en ontoerend bovendien, want een volk dat resoluut tot de actie overgaat is — vooral voor een 68-er zoals ik — mooi om zien. We herinneren ons ook hoe neerbuigend andere reders dan weer over deze actie deden. Ten onrechte, zo zullen ze nu moeten toegeven, want wie vandaag zo'n oproep lanceert, zal eerst nog moeten afwachten of daar wel schepen op af komen. Het is dan ook geen toeval dat de meest verregaande Vlaamse visserijactie tegen de oliecrisis erin bestond dat iemand symbolisch een viskist omkeerde. Magertjes was dat, nadat de ministers in de voorgaande weken al geconfronteerd werden met honderden woedende boeren die verkeersknooppunten blokkeerden en tientallen razende truckers die vitale industriezones platlegden. De actie van onze reders daarentegen, dat lag dan toch dichter bij datgene wat mandenmakers, strodekkers, kuipers, hoepelmakers, handspinners en touwslagers maatschappelijk hadden kunnen manifesteren. Ja, het folkloregelalte was toch wel heel hoog. Dat is natuurlijk het grote verschil tussen de Belgische visserij enerzijds en de Franse en de Nederlandse anderzijds. Onze buurlanden zijn echte visnaties. De kusten van die naties beschikken over tientallen vissershavens, vele honderden rederijen, nog meer schepen, duizenden vissers. Zij vormen er hechte gemeenschappen waar je maar beter niet de vonk in steekt. De Belgische sector daarentegen heeft geen enkele poging ondernomen om een Vlaamse vissersgemeenschap in leven te houden. Had ze dat willen doen dan had ze tien jaar geleden de impuls moeten geven om een Vlaams Meerjarig Oriëntatieplan uit te werken, een plan dat de vloot weer opbouwt, een plan dat (binnen de beperkingen die ons opgelegd worden door de Europese Unie) een veelzijdige vloot uittekent, met een kustzone die voorbehouden wordt aan een kustvisserij, met subsidies die exclusief voorbehouden worden aan reders die aan dat plan meewerken, met de nadruk op ontwikkelingen die ook de bouw van relatief kleinere vaartuigen mogelijk maken, nadruk ook op een veelheid van visserijtechnieken, en een personeelspolitiek die de mensen naar de sector trekt in plaats van ze eruit weg te duwen. Zo'n plan zou op voorhand ingespeeld hebben op de oliecrisis die we nu kennen (en op deze die ongetwijfel nog zullen volgen), op het Meerjarig Oriëntatieplan van de Europese Unie, op de milieu-eisen die hoe langer hoe strenger zullen worden, op het personeelstekort. Bovendien zouden er vandaag meer schepen zijn, meer vissers, meer arbeiders in de toeleveringsbedrijven, meer leerlingen in de visserijschool... Met andere woorden: de sector zou een maatschappelijke kracht achter zich voelen die zwaar weegt op de onderhandelingen met de regering. Helaas staan we daar vandaag verder vanaf dan ooit.

Had het anders gekund? Dat fundamentele veranderingen van vandaag op morgen niet mogelijk zijn is uiteraard juist. Dat dit argument al teveel jaren gebruikt wordt om zelfs maar niet over dergelijke veranderingen te moeten nadenken is evenzeer juist. De reders (en ook veel vissers, maar dan via Blankenbergse rekeningen!) betalen daar vandaag de (olie)rekening voor.

Flor Vandekerckhove

Redt tong het

Kabeljauw

Visveiling Colijnsplaat

Kleine en eurokotters zijn voor ons een feit, zeker als het gaat om kwaliteit. Maar het is ook voor u nog niet te laat. U weet de weg naar Colijnsplaat.

Ook voor de handelaar euro of klein, het assortiment mag er zeker zijn. Garnalen en vis uit Colijnsplaat, zijn uw klanten echt waard!



Telefoon: 0031 113 695 383, Telefax: 0031 113 695 229.
Gsm Nelly: 0031 653 789 585, Gsm Erik: 0031 622 237 432.

“Het gaat goed in dit land” zei premier Verhofstadt onlangs in het parlement. Op het eerste gezicht gaat het ook goed met de visserij. Na negen maanden is de totale aanvoer amper met twee procent teruggelopen en de besomming met hetzelfde procent aangedikt. De cijfers zijn evenwel misleidend voor wie daar winstcijfers wil tegenover plaatsen. Door de hoge brandstofprijzen zijn de exploitatiekosten van de visserijrederijen fors toegenomen. Bovendien hebben we geen zicht op de verschuiving van de aanvoer door de toepassing van het KB op de economische band.

HET WAS IN het laatste kwartaal van vorig jaar al duidelijk dat Belgisch-Nederlandse vaartuigen meer vis naar onze afslagen brachten om de economische band tussen het vaartuig en de regio te kunnen bewijzen. Dit jaar kunnen ze hun aanvoer over het hele jaar spreiden. Dat zorgt ongetwijfeld voor een belangrijke verschuiving van de aanvoer. Vis die doorgaans in Nederlandse afslagen wordt aangeland komt nu naar Zeebrugge en Oostende. Pas wanneer we over de totaalcijfers van de aanvoer en besomming in binnen- en buitenlands havens door onder Belgische vlag varende vissersvaartuigen onder ogen krijgen zal duidelijk worden of het visserijjaar 2000 wel zo goed was als de cijfers nu laten uitschijnen.

Meer tong

Over de dramatische toestand van de kabeljauwaanvoer hebben we het in een afzonderlijk kaderstuk-



Kredieten op maat van uw plannen

Wij geven de toekomst alle kansen

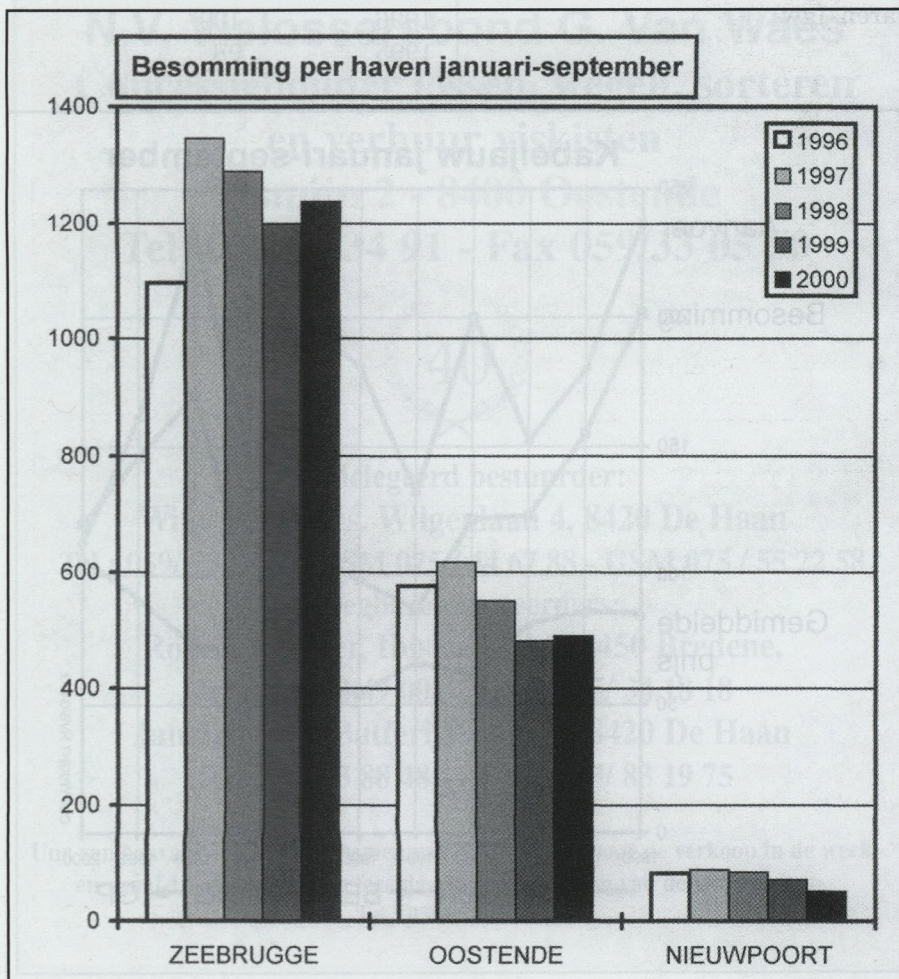
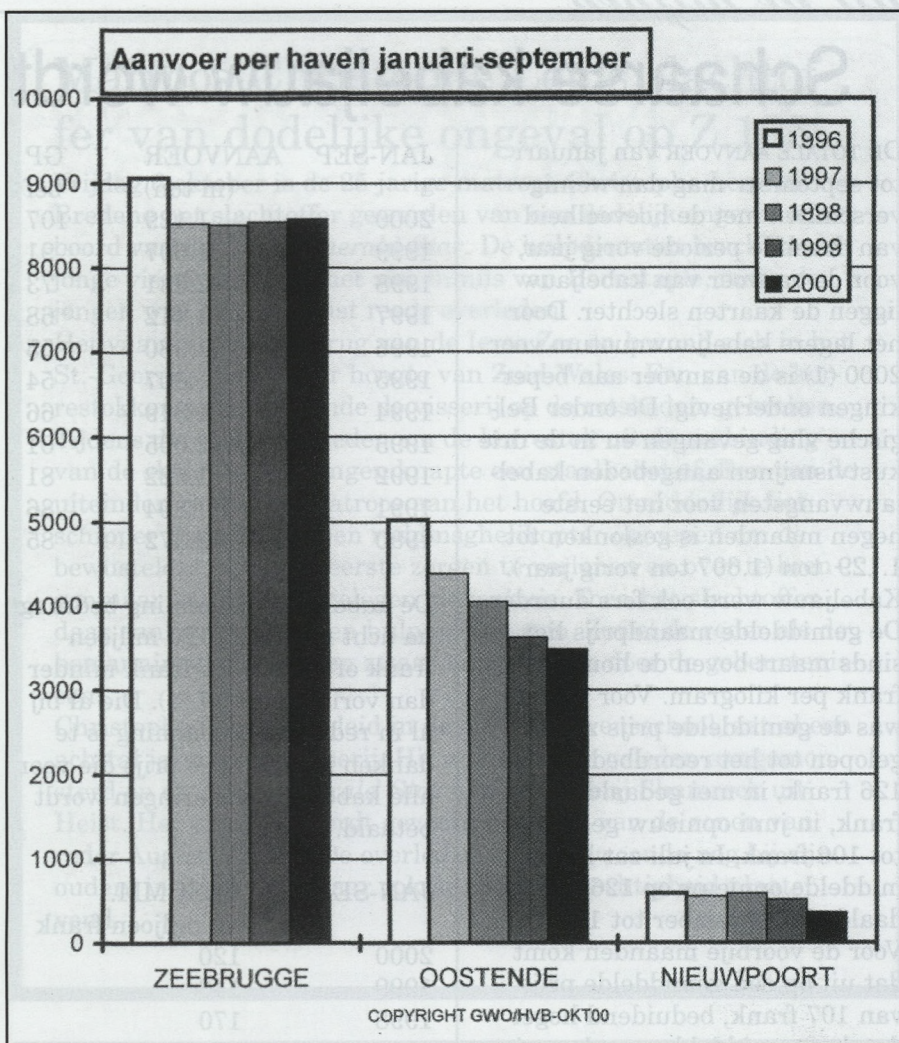
serijjaar 2000?

voer daalt dramatisch

je op pagina 6. De tongvisserij daarentegen viel tot nog toe mee. Behalve in Nieuwpoort werd in de andere vismijnen meer tong aangevoerd en werd de soort beter besomd; vooral in Zeebrugge waar tweederden van de aanvoer en de besomming van tong wordt gemaakt. De totale tongbesomming vertegenwoordigt bijna de helft (47 %) van de omzet van onze drie vismijnen. Voor de volgende maanden is er nog voldoende quotum. Half oktober was 65 procent van de toegelaten tong opgevisst. Er is dus ruimte om op hetzelfde elan door te gaan. Minder goed vergaat het de scholvisserij. In alle Vlaamse vismijnen kwam minder schol over de vloer en ook de besommingen vielen terug. Niet enkel door de lagere aanvoer, maar ook de prijs daalde gevoelig. De gemiddelde scholprijs januari-september bedroeg vorig jaar 82 frank tegenover 65,5 frank dit jaar.

Weekdieren

De aanvoer van schaaldieren, hoofdzakelijk garnaal en langoustines, vertoont evenmin een positief beeld. De voorbije negen maanden is minder dat de helft van de garnaal van vorig jaar aangevoerd (195 tgo 425 ton). Ondanks de betere prijs is ook de besomming nagenoeg gehalveerd. Bij de weekdieren valt vooral de toegenomen aanvoer van inktvis op. De aanlandingen bedragen nu 257 ton tegenover 138 ton vorig jaar. De impact van zowel de schaal- als de weekdieren op de totaalcijfers is echter beperkt. Schaal- en weekdieren zijn samen goed voor een aanvoer van 973 ton ter waarde van 121 miljoen frank. Dat is nauwelijks 8 procent van de totale aanvoer en 7 procent van de besomming. (gw)



Schaarse kabeljauw wordt duur betaald

DE TOTALE AANVOER van januari tot september mag dan weinig verschillen met de hoeveelheid van dezelfde periode vorig jaar, voor de aanvoer van kabeljauw liggen de kaarten slechter. Door het lagere kabeljauwquotum voor 2000 (1) is de aanvoer aan beperkingen onderhevig. De onder Belgische vlag gevangen en in de drie kustvismijnen aangeboden kabeljauwvangsten voor het eerste negen maanden is geslonken tot 1.129 ton (1.607 ton vorig jaar). Kabeljauw werd ook fors duurder. De gemiddelde maandprijs ligt sinds maart boven de honderd frank per kilogram. Voor maart was de gemiddelde prijs zelfs opgelopen tot het recordbedrag van 126 frank, in mei gedaald tot 96 frank, in juni opnieuw gestegen tot 106 frank, in juli zat het gemiddelde opnieuw op 126 frank en daalde in september tot 115 frank. Voor de voorbije maanden komt dat uit op een gemiddelde prijs van 107 frank, beduidend hoger dan het gemiddelde van de vorige jaren. (gw)

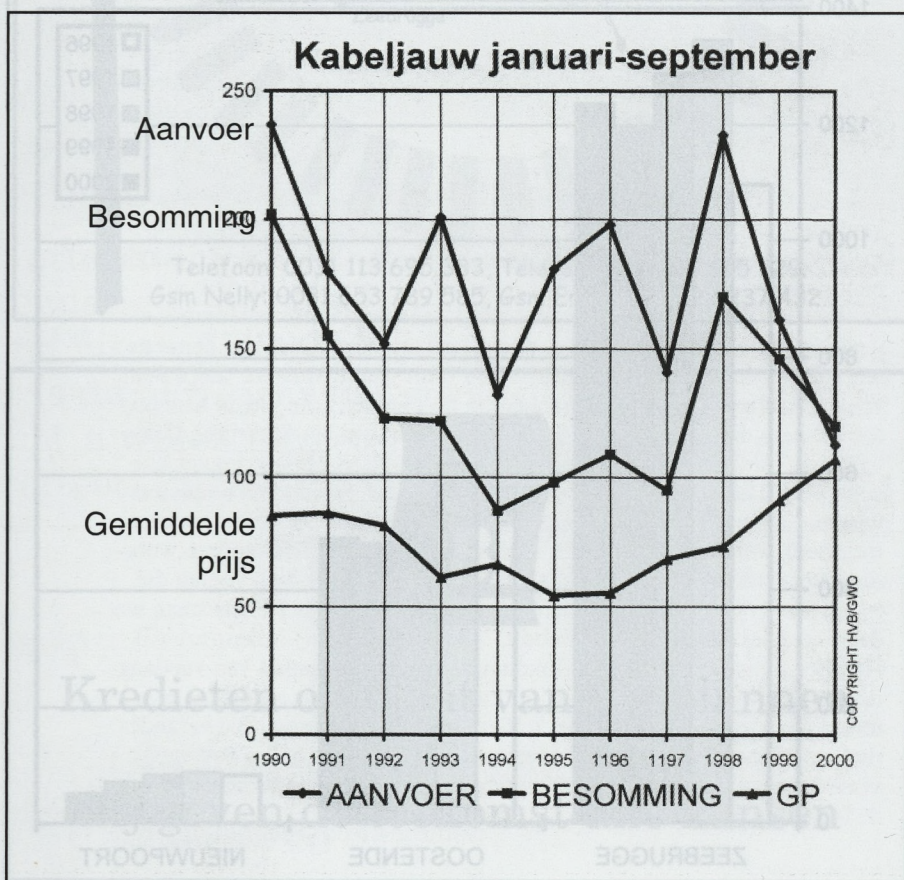
JAN-SEP	AANVOER (in ton)	GP
2000	1.129	107
1999	1.607	91
1998	2.331	73
1997	1.412	68
1996	1.980	55
1995	1.807	54
1994	1.319	66
1993	2.005	61
1992	1.522	81
1991	1.804	86
1990	2.372	85

De kabeljauwbesomming bedraagt na acht maanden 120 miljoen frank of 25 miljoen frank minder dan vorig jaar (- 17 %). Die al bij al in redelijke besomming is te danken aan de hoge prijs die voor alle kabeljauwsorteringen wordt betaald.

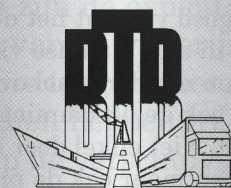
JAN-SEP	BESOMM. in miljoen frank
2000	120
1999	146
1998	170
1997	95
1996	109
1995	98

1994	87
1993	122
1992	123
1991	155
1990	202

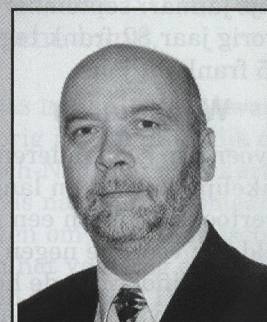
(1) Het initiële kabeljauwquotum 2000 bedroeg 3.400 ton, ondertussen door ruilakkoorden opgetrokken tot 4.200 ton. In 1999 lag het quotum op 5.280 ton, na ruilakkoorden op 6.310 ton gebracht.



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



Secretaris



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27

Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

BRUGGE
HEISTSTRAAT 3

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

Garnaalzeef in de Oostendse vismijn

De aangekondigde garnaalzeef voor de Oostendse vismijn staat er al enkele weken. Voor de garnaalaanvoerders is het even wennen. Van de aanvoer gaat bij het zeven immers een gedeelte van de vangst "verloren". In Nederlandse visafslagen is het gebruik van de garnaalzeef al lang verplicht als men zijn garnalen wil kwijt geraken aan de handel. Daar wordt gewerkt met een controlezeef van 6,5 of 6,8 mm. (gw)

VISSERIJBELEID

Vlaams, Europees of Belgisch

In het Vlaams parlement vroeg Jan Loones aan minister Dua hoe het er momenteel voorstaat met de bevoegdheidsverdeling aangaande visserijmateries. De minister antwoordde zeer terecht dat het investeringbeleid een Vlaamse bevoegdheid is. Het vlootbeleid daarentegen is Belgische materie en dat vlootbeleid is dan weer in overeenstemming met het Europees opgelegde Meerjarig oriëntatieplan.

MARITIEM ERFGOED

Studiedag in Oostende

De Vlaamse regering zal in het najaar een ontwerp Decreet tot Bescherming van de Varende monumneten aan het Vlaams Parlement voorleggen. In het kader van de verwachte besprekingen organiseert de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie in Oostende een bijeenkomst over behoud en ontsluiting van varend erfgoed. Op deze 'denkdag' zullen bijdragen uit Nederland, Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland kunnen beluisterd worden. Tijdens een open forum stellen verenigingen uit Nederland en Vlaanderen vervolgens hun werking voor. De teksten van deze bijeenkomst zullen begin 2001 verschijnen als een themanummer van het Vlaams-Nederlandse tijdschrift Erfgoed van Industrie en Techniek. Wie meer wil weten kan terecht bij de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie: tel. 0496 / 37 77 91.

Matroos Christophe Lems slachtoffer van dodelijke ongeval op Z.185

Vrijdag 6 oktober is de 25-jarige matroos Christophe Lens uit Bredene het slachtoffer geworden van een dodelijk ongeval aan boord van de Z.185 *Emerald Star*. De hulpdiensten brachten de jonge visser nog naar het ziekenhuis van Barnstaple, maar de jongen was bij aankomst reeds overleden.

Het vaartuig kwam terug van de Ierse Zee en bevond zich in het St.-George's Kanaal ter hoogte van Zuid-Wales. Een van de korrestokken was gedurende de visserij op de rotsbodem gebroken. Tijdens de werkzaamheden om de korrestok uit de verbinding van de slede los te wringen knapte een staalkabel af. Een van de uiteinden raakte de matroos aan het hoofd. Onmiddellijk liet schipper Bart Flitser een reddingshelikopter oproepen om de bewusteloze visser de eerste zorgen te verlenen en over te brengen naar het dichtbijgelegen ziekenhuis. Toen het slachtoffer daar aankwam kon geen hulp meer baten. Zowel de reder als de bemanningsleden waren zwaar aangeslagen door de gebeurtenissen.

Christophe Lems, opgeleid in de John Bauwensschool, zat al een achttal jaren in de visserij. Hij was een jaar geleden aangemonsterd op de Z.185 *Emerald Star* van de Rederij Shamrock uit Heist. Het vaartuig wordt gevoerd door een van de zonen van reder August Flitser. De overleden matroos woonde nog bij zijn ouders in Bredene alwaar ook de uitvaartplechtigheid plaats vond.

N.V. Vislossersbond G. Van Waes Concessiehouder lossen, wegen, sorteren en verhuur viskisten

Vismijn 2 - 8400 Oostende
Tel: 059/32 34 91 - Fax 059/33 05 50



Gedelegeerd bestuurder:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan

Tel.: 059/ 23 68 46 - GSM 075 / 44 67 88 - GSM 075 / 55 22 58

Ploegbazen-sorteerders:

Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene.

Tel.: 059/ 32 49 00 — GSM 075/ 34 18 18

Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan

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

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 u daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, aan de sassen van de vissershaven.

Tel.: 059/ 32 12 86.

Eurocommissaris Fischler pleit voor faire en uniforme sancties

Europees commissaris Franz Fischler vraagt dat de sancties voor overtredingen op de voorgeschreven vangstbeperkingen in alle lidstaten dezelfde zijn. Fischler verklaarde dat vorig week in Brussel in zijn toespraak op de "International conference on fisheries monitoring, control and surveillance". Hij kondigde voor het voorjaar een "groenboek" voor het visserijbeleid aan. Hierin zal een hoofdstuk gewijd zijn aan het controlesysteem op de naleving van de vangstbeperkingen.

"Momenteel lopen de straffen voor vissers die meer vangen dan de toegestane quota nog sterk uiteen in de verschillende lidstaten", aldus Fischler. Nu is het zo dat in sommige lidstaten zwaardere sancties opgelegd worden dan in andere. Namen heeft de Eurocommissaris niet genoemd. Fischler wil dat de lidstaten een faire en uniforme controle uitoefenen op hun vissers. De regelgeving rond de controles zal dan ook een belangrijke plaats innemen in het debat over het gemeenschappelijk visserijbeleid na 2002.

Afwerking O.554 Godelieve verloopt met grote vertraging

Het casco in polyester voor de nieuwe warrelnetvisser O.554 Godelieve is onlangs tewatergelaten. De romp werd gebouwd in de nieuwe constructiehal van SKB aan de Oostendse Zwaaihoek. De bouw heeft niet minder dan acht maanden vertraging opgelopen. Die achterstand is te wijten aan verschillende factoren. Bij de aanvang van de bouwwerken was voorzien om het nieuwe vaartuig van 21 meter in mei in de vaart te brengen. Het zal uiteindelijk tegen het jaareinde draaien vooraleer de O.554 bedrijfsklaar is. Zoals reeds gemeld is het de firma Damco van de drie gebroeders Daman uit Rekkem die de warrelnetvisser laten bouwen. Zij beschikken over de nodige visrechten om het nieuwe vaartuig

te exploiteren. Het casco is al voorzien van een Deens HLT-powerbloc en een motor Caterpillar van 410 pk.

Ex-O.211 verbouwd

De gewezen O.211 *Christophe* van Rudy Barbaix is omgedoopt tot LE.24 *Hoop op Zegen* met thuishaven Lemmer. Op de scheepswerf Metz in Urk kreeg het kleine kustvaartuig (15 m., bouwjaar 1988) een nieuw stuurhuis en een portaalmast op het verhoogde achterdak. Het vaartuig is eigendom van de Handelsmaatschappij Gebr. Toering BV uit Lemmer.

Nieuwe vislier voor Z.53 Van Eyck

In de Padmos-vestiging in Bruinisse kreeg de Z.53 Van Eyck een nieuwe vislier en Mitsubishi-hulpmotoren aan boord. De 30 ton zware zestrommelwinch is afkomstig van Brusselle uit Nieuwpoort.

Limburgse scheepswerf Sint-Barbara failliet

De scheepswerf Sint-Barbara Contracting uit Maasmechelen werd door de handelsrechtbank van Turnhout op 10 oktober failliet verklaard. Door het faillissement verloren 32 mensen hun job. Na de uitspraak werd vastgesteld dat Poolse werknemers voor andere vennootschappen bleven doorwerken, waarop de burgemeester de illegalen liet oppakken en de werf liet sluiten.

Scheepswerf van Zelzate beboet voor ontbreken van milieuvergunning

De BVBA Scheepswerf van Zelzate werd veroordeeld tot een boete van 400.000 frank, waarvan 300.000 frank met uitstel omdat de werf zonder de vereiste milieuvergunning werkte. Zaakvoerder Maarten Carron kreeg opschorting van straf. Op de werf worden binnenschepen en pleziervaartuigen onderhouden en hersteld. Vier jaar geleden werd ook de nieuwe Z.82 *Nautilus* van Danny Gevaert (nu O.82) gebouwd

In mei 1997 kreeg de scheepswerf aan het kanaal Gent-Terneuzen een voorlopige milieuvergunning waaraan een aantal voorwaarden waren verbonden. Het bedrijf moest minder afvalwater in het kanaal lozen, het zand van het zandstralen opvangen en een bodemonderzoek laten uitvoeren. Twee jaar later weigerde de Bestendige Deputatie een nieuwe vergunning omdat de scheepswerf nog steeds niet aan de voorwaarden voldeed. De werf bleef open zonder de vergunning en werd daar nu voor beboet.

Ondertussen is toch werk gemaakt van de sanering. De werkvloer van de helling wordt gebetoniseerd. Er komt een reservoir die het overtollige zand opvangt en het afvalwater naar een nog aan te leggen zuiveringsstation voert zodat het gezuiverd in het kanaal geloosd wordt. De nieuwe vergunningsaanvraag van het bedrijf krijgt een positieve behandeling op voorwaarde dat de werken snel worden uitgevoerd.

N.V. SCHEEPSWERF

I.D.P.

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

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

Het einde van de "pelders" in de Oostendse vismijn

OP MAANDAG 2 OKTOBER is de aloude verkoopswijze in de Oostendse vismijn naar het domein van de folklore verwezen. Afslagers, schrijver, tegenschrijvers en pelders komen er bij de elektronische verkoop niet meer aan te pas.

Voor Etienne Boucquet was het een emotionele dag. 29 jaar werkt hij in de vismijn. Zijn laatste werkdag liet hem duidelijk niet onberoerd. Ook

"pelder" Fredje Tratsaert heeft 23 jaar tussen de visbakken gestaan. Samen met zijn collega Jean-Pierre Coulier was hij de laatste beoefenaar van het beroep dat in het Oostends Woordenboek als havensjouwer omschreven is. Het woord ontbreekt evenmin in het pas verschenen Woordenboek van de Vlaamse dialecten. Fredje weet dat dit van oudsher de benaming is voor de mensen die helpen bij het sorteren van de vis en die tij-

dens de verkoop ook de inhoud van de kisten en de loten afroepen. Een goede pelder moet over stevige stembanden beschikken. Maar die kwaliteit hebben ze in de vismijn nu niet meer vandoen. In de Eurohal flitsen de soorten en hoeveelheden aan en uit op een groot scherm. En als er toch iets moet gezegd worden dan is nog een behoorlijke geluidsinstallatie. (foto's gw)



Klokslag 7 uur startte de laatste verkoopdag in aanwezigheid van burgemeester Jean Vandecasteele en provincieraadslid Jean Vyvey. Niettegenstaande de gemeenteraadsverkiezingen in het verschieft lagen waren het de enige politiekers die zo vroeg op de been waren.

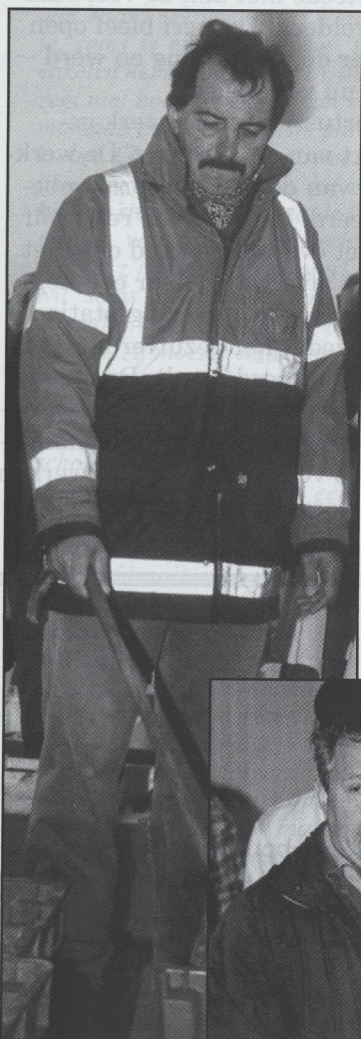


Foto boven: De beruchte "kar" werd voor het laatst door de vismijn gereden met "aan boord" de afslager Etienne Boucquet, Patrick Billiau en Steve Lowyck en tegenschrijver Chris Van De Maele. Foto links onder: "Pelder" Fredje Tratsaert tijdens het afroepen van soorten en hoeveelheden. Foto links: Ook voor "pelder" Jean-Pierre Coulier was het de laatste dag tussen de visbakken.



De eerste koper op de laatste vrijdag 'op grootvaders wijze' in de Oostendse vismijn werd door burgemeester Vandecasteele geracteerd op een fles champagne. Het was de dankkoper van Vismandel Jan (Levecke), Philippe Mesure, die de drank in de wacht sleepte.

Waakzame Hondenwachtprijs opnieuw voor Z.69 Atlantis



Voor de tweede keer op rij werd de "Waakzame Hondenwachtprijs voor het duurste zeedier" uitgereikt aan de bemanning van de Z.69 *Atlantis*. Het Zeebrugse vaartuig van Bart Schiltz en schipper Remi Carton kreeg de prijs voor de aanvoer van een heilbot van 81 kg die 34.506 frank opbracht. De "Hondenwachtprijs van verdienste" ging naar de onlangs tot halchef van de Oostendse vismijn benoemde Dirk Dewilde. Het Visserscomité, gevormd door Eddy Serie, Ivan Fonteyne en Lucien Desomer, kende de prijs toe voor zijn volgehouden inzet in de vismijn en als schakel tussen de reders en de handelaars. De uitreiking vond plaats op het jaarlijkse Vissersfeest dat voor de vijfde keer doorging. De "Hondenwacht"-prijzen werden voor de vierde keer toegekend. Ere-gast Roland Desnerck reikte de prijsbeeldjes uit. Organisator en gewezen kustvisser Eddy Serie riep het motief uit tot symbool van de strijd voor het voortbestaan van het vissersberoep. (foto gw)

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

LEKENS H.

BVBA

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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



11.000 woorden voor 1.250 begrippen uit de visserstaal

TIEN JAAR GELEDEN hebben we hier de publicatie van het dialectisch lexicon van de Vlaamse vissers aangekondigd (1) naar aanleiding van een eerste bijeenkomst in het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke op 17 december 1989. Er stond toen een project in de steigers om alle dialectische termen uit het visserjargon aan de Vlaamse kust (van Frans-Vlaanderen tot Zeeuws-Vlaanderen) te inventariseren. Door geldgebrek is het *Seminarie voor Nederlandse Taalkunde en Vlaamse Dialectologie* toen geen stap verder geraakt. Drie jaar geleden nam de werkgroep de draad weer op. De inventarisatie heeft een lijvig boek van 900 dundruk-bladzijden opgeleverd. Het bevat de omschrijving van 1.250 begrippen waarvoor circa 11.000 dialectische varianten werden gevonden.



De presentatie van de dialectwoordenschat van de Vlaamse zeevisserij vond plaats op 21 oktober in het Cultureel Centrum van Koksijde. Als uitvoerster van het project zorgde lic. Roxanne Vandenberghe (27, foto hiernaast), assistente bij de Vakgroep Nederlandse Taal en afkomstig uit De Panne, voor enige toelichting.

Sedert 1972 zijn filologen van de Gentse universiteits systematisch bezig met het opvragen van de dialectische woordenschat bij de oudere generatie. De resultaten ervan zijn gebundeld in een nieuw deel van het "Woordenboek van de Vlaamse Dialecten" dat in afleveringen verschijnt. De woordenschat van oude of met verdwijning bedreigde ambachten kregen een voorkeursbehandeling. Zo werd de landbouwwoordenschat al grotendeels geïnventariseerd. Bij de

De bonte wereld van de zeevissen

Vissers hebben specifiek benamingen voor alle vissoorten en -formaten die variëren van streek tot streek. We zochten er enkele bijeen voor de drie belangrijkste soorten: kabeljauw, schol en tong.

Ondermaatse kabeljauw wordt frequent als paggul bestempeld, als gullejong (Nieuwpoort), koersepaardje (Oostduinkerke), voetstok (Heist), torretje (Breskens). Kleine kabeljauw: gulletje, voetstukgulletje, kontklopper (Oostende)

Grote kabeljauw is aan de Belgische kust een zwijn (zwien), dubbelgul, beer (Oostende), filetgul

(Nieuwpoort), kastaar (Oostduinkerke), Joekel (Breskens).

Ondermaatse schol: hitlertje (Nieuwpoort), junior, meikever, ruitekijker (Heist), meier(tje) (Oostende).

Kleine schol: meier (Oostkust), vierling (De Panne).

Middelgrote schol: deelvis (Oostkust), drieling (Nieuwpoort, Oostende, De Panne), vieren (Blankenberge).

Grote schol: grote moei (Oostduinkerke), moef (Oostkust), moei (De Panne, Nieuwpoort).

Ondermaatse tong: buitenmaatje (Oostende), mondmuziekje, mondstukje (Blankenberge), schapelip

(Heist), muizetje (Oostkust), slijpe (Westkust), truttetekker (Nieuwpoort, Oostende).

Kleine tong: krombekje (Oostende), tout petit (Oostkust), witte tong, zwarte tong (Heist), zwartvel (Blankenberge).

Middelgrote tong: bloktong (De Panne, Oostende), derdes (De Panne), drieÏn (Boekhoute), fruitong (Nieuwpoort, Blankenberge).

Grote tong: lap, tweeÏn (Belgische kust), blok (Oostkust), bloktong (Boekhoute).

niet-agrarische vaktalen gebeurde dat ook reeds voor ondermeer de mandenmaker, de strodekker, de kuiper en de hoepelmaker, de handspinner en touwslager, de molenaar, de timmerman en de meubelmaker.

Het lag voor de hand dat de Vlaamse visserstaal ook "bewaard" moest worden.

Uitgebreid

Gedurende drie jaar bezochten universitaire medewerkers respondenten tussen Duinkerke en Vlissingen. Ze vonden gehoor bij een zestigtal oudere zee- en strandvissers en scheepstimmerlui. Aan de mondelinge bevraging over dialectische vakterminologie werkten ook bekende en minder bekende mensen uit visserijmiddens mee. Ze werden bevraagd over de termen voor handelingen, technieken, voorwerpen, verschijnselen en vissoorten die zij, hun ouders of grootouders, in de mond namen bij het uitoefenen van hun beroep. Er werd gepoogd om zoveel mogelijk dialectische informatie te verzamelen over het traditionele ambachtelijke vissersbedrijf van toen, dus ook over de zeilvis-sloepen, het touw- en mastwerk, de IJslan-

vaart enz. Die gesprekken leverden een massa dialectwoorden op. Hierdoor is "De Zeevisser" het uitgebreidste boekdeel in de hele reeks dialectwoordenboeken geworden.

Standaardwerk

De raadpleging van bestaande werken en licentiaatsverhandelingen over dialectische woorden

kwam de volledigheid van het lexicon ten goede. Het thematisch ingedeelde boek is meer dan een een louter wetenschappelijk woordenboek. Ieder hoofdstuk is voorzien van een beknopte historische en technische toelichting. Het is geïllustreerd met 220 woordkaartjes en 250 tekening en foto's. Handig om het boek als naslagwerk te gebruiken zijn de uitgebreide alfabetische lijst van de opgenomen onderwerpen en de meer dan 11.000 trefwoorden. Zonder twijfel hebben de wetenschappelijke onderzoekers een standaardwerk tot stand gebracht. De voltooiing van het onderzoek en de publicatie ervan is mogelijk gemaakt door de kredieten van de Vlaamse Gemeenschap, de provinciebesturen van Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Zeeland, de gemeente Koksijde en de Universiteit Gent. (gw)

Woordenboek van de Vlaamse Dialecten, aflevering 7 : De Zeevisser, door lic. Roaxanne Vandenberghe en medewerking van lic. Veronique De Tier, prof. dr. Magda Devos, dr. Hugo Ryckeboer en dr. Jacques Van Keymeulen. Uitgegeven door de Vakgroep Nederlandse Taalkunde, Universiteit Gent. Het boek kost 1.500 frank en is te koop in het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke.

(1) HVB 2 maart 1990: Gentse Rijksuniversiteit maakt inventaris op - Dialectische terminologie uit de visserij in woordenboek.

Medewerkers aan het onderzoek

Naast de tientallen "zeglieden" die meewerkten aan de schriftelijke en mondelinge enquête hebben nog een aantal mensen een substantiële bijdrage geleverd bij het tot stand komen van het lexicon. Roland Desnerck, auteur van het "Oostends Woordenboek" gaf de redactie de toestemming om uit zijn lijst te putten. Even behulpzaam waren ondermeer Robert Coelus, Jef Klausing, Willem Langzweert, Peter Sabbe, Rudy Vanhalewyn, Eddy Eneman, Eddy Declodt, Henry De Meere, Claude Van Ryssel. Een speciaal woord van dank gaat eveneens naar Rinus Willemsen uit Biervliet en ere-burgemeester Edgard Stockman van Boekhoute.

De "zeglieden" waren:

- BLANKENBERGE: Leon Cockuyt, Pierre De Brauwer, Maurits Marannes, Robert Strobbe, Felix Vanden Broecke, Willy Vanderheyde en Florimond Waeghe.
 BOEKHOUTE: Karel Verschraegen.
 BRAY-DUNES: Marcel Toury.
 BREDENE: Richard Rosseel.
 BRESKENS: Jaap Albregtse, Rinus Clement, Henk Jobse, Ko Marijs, dhr. en mevr. Schippers en Daniël Verdauw.
 CADZAND: Piet de Maillie en Wim Robijn.
 DE PANNE: Lucien Decreton, Henry Goutsmits, Madeleine Schoolaert en Salvator Vanhove.
 HEIST: Theofiel Degroote, Guido Hallemeersch, Gilbert Savels, Jacques Utterwulge en Louis Vantorre.
 HOOFDPLAAT: Eduard Van Oudorp.
 KLEMSKERKE: Magda Devos en familie.
 KLOOSTERZANDE: Jan Asselman, George Christiaens, Piet Everaert, P. d'Hont, Piet Ivens, Georges Sponselee, Ed Steijns, Aloïs Van Huffel en Remy Verras.
 LISSEWEGE: Johan Ballegeer en Prosper Dobbelaere.
 NIEUW NAMEN (Hulst): Richard Bleyenbergh, Adriaan Driedijk en Stan Praet.
 NIEUWPOORT: Eugeen Blondeel, Albert Declerck, André Vancraeynest en Josef Verbanck.
 OOSTBURG: J.B. Laakman.
 OOSTDUINKERKE: Roger Cornette, Isidoor Engelbrecht, Michel Pieters, Lucien Vanneuville, Mario Vercoutter, Norbert Vercoutter en Marcel Vermote.
 OOSTENDE: Jean Declerck, Jan Dedrie, François De Schagt, Norbert Desmit, Julien Germonpré, Georges Hillebrant, Oscar Huys, Louis Pincket, Pierre Rys, Eddy Serie en Oscar Verdreye.
 PAAL (Hontenisse): George De Rooy, René De Rooy en Willem De Rooy.
 RETRANCHEMENT: P. Jansens en Frans Souvain.
 TERNEUZEN: Freddie De Rooy.
 ZEEBRUGGE: Walter Serie, René Vandierendonck, Louis Vlietinck en Henri Demeester.
 ZUYDCOTE: Emile Becuwe, FranÁois Braem en Lucienne Verschaeve.



CIJFERS

ACHTERGRONDEN

ARGUMENTEN

VISTECHNIEKEN

DUIDING

FEITEN

TEGENSPRAAK

EN... VERSE VIS

HET VISSERIJBLAD

MENSEN

IDEËN

**LAAT U NIET
(VIS)KISTEN
NEEM 'N
ABONNEMENT**
ZIE OP PAGINA 3
ONDER COLOFON

VAARTUIGEN

polemieken

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

FIVA gaat voor 478 miljoen frank verbintenissen aan

Het Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij- en Aquicultuursector (FIVA) werd bij decreet van 13 mei 1997 opgericht om binnen het Vlaams Gewest financiële middelen ter beschikking te stellen aan reders, viskwekers en hun verenigingen en coöperaties, voor structuurverbetering in de visserij- en aquicultuursector.

Door de laattijdige publicatie van de uitvoeringsbesluiten (juli '98) kon de behandeling van de dossiers pas in de tweede helft van '98 van start gaan.

In 1999 beschikte het FIVA over een budget van 154 miljoen frank. Co-financiering met de het FIOV (EU-Financieringsinstrument voor de Oriëntatie van de Visserij) was mogelijk evenals overheveling van middelen van VLIF (Vlaams Landbouw Investeringsfonds). Uiteindelijk werd 450 miljoen frank aan vastleggingsmachtiging overgeheveld van het VLIF naar het FIVA.

Vorig jaar werden 89 dossiers ingediend voor een totaal kredietvolume van ongeveer 1,9 miljard frank en totaal investeringsbedrag van 2,8 miljard frank. Het ging om dossiers van 66 verschillende rederijen, twee aquicultuurbedrijven en zeven collectieve dossiers van vereniging van reders.

Indeling van de FIVA-dossiers:

- eerste installatie van een jonge reder: 11
 - modernisering van vissersvaartuig: 36
 - vernieuwing van vissersvaartuig: 13
 - aankoop van een vervangend vaartuig: 4
 - investering van rederij aan wal: 16
 - collectief dossier en coöperaties: 7
 - aquicultuur in zoetwater: 2
- TOTAAL: 89

Rentesubsidies:

- nieuwbouw van vaartuigen: 194 mlj.
- modernisering van vaartuigen: 46 mlj.
- aankoop vervangend vaartuig: 27 mlj.
- eerste installatie en aankoop vaartuig: 88 mlj.
- redersateliers: 5 mlj.
- coöperaties en verenigingen van reders: 8 mlj.
- aquicultuur: 1 mlj.

Totale verbintenis aan rentesubsidies 1999: 370 mlj.

Kapitaalpremies:

- modernisering van vaartuigen: 61 mlj.
- aankoop vervangend vaartuig: 1 mlj.
- eerste installatie en aankoop vaartuig: 16 mlj.
- redersateliers: 15 mlj.
- coöperaties en verenigingen van reders: 14 mlj.
- aquicultuur: 1 mlj.

Totale verbintenis aan kapitaalpremies 1999: 108 mlj.
TOTAAL: 478 mlj

De uitbetaling van de verbintenissen die het FIVA aangaan is gespreid over meerdere jaren. In 1999 werd voor een bedrag van 34 miljoen rente- en kapitaalsubsidies uitgekeerd tegenover 19 miljoen het jaar voordien.

Naast de FIVA-steun kunnen de rederijen ook beroep doen op FIOV-subsidies.

In 1999 werden volgende projecten gesteund:

- vervangingsnieuwbouw vaartuig, 14 dossiers: 170 mlj.
 - modernisering vaartuig, 67 dossiers: 187 mlj.
 - aquicultuur, 3 dossiers: 2 mlj.
 - havenuitrusting: 21 dossiers: 46 mlj.
 - verwerking en afzet, 17 dossiers: 106 mlj.
 - promotie, 1 dossier: 22 mlj.
- TOTAAL: 533 mlj.

O.V.A.

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!

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

Afslag
Etienne Boucquez
059 / 33.90.93

Koeltransporten Patrick Billiau 059 / 33.90.92. GSM 0479 / 20 32 27	Loonadministratie Johan Jonckheere 059 / 33.90.94	Boekhouding Karine Vanhooren 059 / 33.90.96
---	--	--

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

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

AQUACULTUUR

Van varken naar vis

Op vrijdag 10 november organiseert het Vlaams Visserij Informatiecentrum (VVIC) een studiemiddag over *aquacultuur voor zoetwatervis*. deze studiedag gaat door op 10 november vanaf 13,30 uur in het VVIC, Watersportlaan 9 te Nieuwpoort. Op het programma staan sprekers uit Nederland en België. De ondertitel van de studiemiddag 'Van varken naar vis' suggereert dat het overaanbod aan varkens kan weggerukt worden als boeren zouden omschakelen naar de kweek van zoetwatervissen.

Wie meer wil weten of wie zich nog wil inschrijven voor deze gratis middag, neemt contact op met het VVIC op tel.nr.: 058 / 24 22 59.

VOORLICHTING

Catamaran voor de kustvisserij

Op 7 november e.k. om 10 uur organiseert de vzw New Fishing Systems (o.a. Marelec en de scheepswerf IdP) een vergadering waarop alle geïnteresseerde vissers uitgenodigd worden. Deze gaat door in de vergaderzaal van het Departement voor Zeevisserij, Ankerstraat (het zgn. Rijksstation) te Oostende. De organisatoren zullen er twee concepten voor nieuwe kustvissersvaartuigen voorstellen: een catamaran, en een monohull. Bedoeling is dat de twee ontwerpen vervolgens op schaal uitgewerkt worden en getest worden in de fumetank van de Universiteit van Luik.

TENOONSTELLING

Blankenbergse visserij

In het Oud Stadhuis (Kerkstraat) te Blankenberge loopt nog tot 12 november de tentoonstelling 'Onze Blankenbergse visserij'. Op weekdagen kan je binnen tussen 14 en 18 uur, in het weekend is de tentoonstelling ook 's morgens open.

Nog in Blankenberge gaat op 11 november de 'Bescheepsdag' door. Die dag vertrekt aan bovenvermeld Oud Stadhuis een optocht naar het standbeeld van Sterken Dries, waar een bloemenhulde volgt voor de nagedachtenis van de op zee omgekomen Blankenbergse vissers. Daarna volgt de 'Bescheepsmaaltijd'. Wie daarvoor nog wil inschrijven kan dat doen op telefoonnummer 050 / 41 23 56.

ONDERZOEKSRAAD

Marc Dezutter en Henri Goutsmit leggen eed af als bijzitters

In de zitting van 25 oktober werden schipper Jean-Pierre Goossens en matroos Johan Devolder respectievelijk drie en twee dagen geschorst omdat deze laatste op 25 september 1997 tegen de algemene verkeersstroom van de SSW lane Vlieland ingevaren had. Devolder die wacht liep had van zijn schipper de opdracht gekregen die koers te volgen. Beiden zegden achteraf niet bewust geweest te zijn dat ze een overtreding begingen.

Tijdens dezelfde zitting legden twee nieuwe bijzitters de eed af. De ene is Henri schipper Goutsmit (°De Panne, 12 maart 1933). Van februari 1968 voer hij als schipper op de O 127 waarvan hij, samen met Basiel Haelewijck, medegeenaar was. In totaal bracht Goutsmit meer dan 33 jaar op zee door. Ook reder Marc Desutter (° Veurne, 3 maart 1946) werd beëdigd. Hij heeft 25 jaren zee-ervaring achter zich liggen.

AQUACULTUUR

Tarbotkwekerij in Yerseke

Fish Farm Yerseke BV is begonnen met de bouw van een tarbotkwekerij in Yerseke. De kwekerij moet in mei volgend jaar klaar zijn. Het bedrijf kan gebruik maken van een pipeline die constant vers zeewater aanvoert. De onderneming beoogt een jaarproductie van 100 ton.

VLISSINGEN

Nieuw maritiem museum

De Provincie Zeeland investeert dertien miljoen gulden (235 miljoen frank) in de oprichting van een nieuw maritiem museum. Het museum wordt ondergebracht in het historisch complex Lampsinshuis in Vlissingen. De opening is voorzien in 2002. Het ligt voor de hand dat de grootste Nederlandse zeeheld Michiel Adriaanszoon de Ruyter (1607-1676) er een prominente plaats krijgt in zijn geboortestad. In 2007 viert de Zeeuse havenstad de 400ste verjaardag van zijn geboorte. Vlissingen beschikt nu reeds over te eng maar toch bezoekenwaardig maritiem museum in de binnenstad (achterkant loodsengebouw).

Activiteitenkalender voor vissers
NOVEMBER

- 1-11** Week van de Visserij in Blankenberge
- 7** "De visverwerker", 2de Nationaal Visserijforum in Urk (Ned)
- 10** "Van varken naar vis", studiedag in Vlaams Visserij Informatiecentrum te Nieuwpoort
- 10** Voorstelling CD vissersliederen, PMI (Visserijschool), Oostende (20 u.)
- 11** "Bescheepsdag" in Blankenberge, bloemenhulde aan monument 'Sterken Dries' (17 u. 30)
- 14-18** Rotterdam Maritiem, internationale vakbeurs in expocenter Ahoy, Rotterdam (Ned)

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

Scheepsdiesel Renaud

vraagt voor onmiddellijke indiensttreding:

1 ervaren scheepsmecanicien

voor leidinggevende functie

Wij wensen

- zelfstandig kunnen werken aan scheepsdieselmotoren
- leiding kunnen geven over een vijftal mecaniciens en hulp-mecaniciens
- in teamverband kunnen samenwerken
- ervaring in onze branche strekt tot aanbeveling

1 metaaldraaier

Wij wensen:

- zelfstandig kunnen werken na korte opleiding
- ervaring als draaier is noodzaak

Wij bieden voor beide functies:

- goede verloning voor geleverde prestaties
- aangename werksfeer

Zich wenden: Scheepsdiesel RENAUD,

H. Baelskaai 8 te 8400 Oostende. Tel.: 059 / 32 28 75.

(sollicitatie na afspraak / indien niet ernstig zich onthouden).

CREVITS

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege.

Tel.: 050/ 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge.

Tel.: 050/ 54 45 85

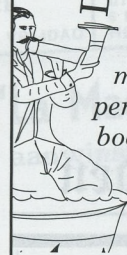
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende.

Tel.: 059/ 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland:

09/ 32 50 54 48 33

Fax 050/ 54 79 11



'In ruil voor het uitstel van betaling van RSZ-bijdragen vraagt Vera Dua (Agalev) dat schippers een cursus rationeel energieverbruik volgen en natuurvriendelijke vismethodes (minder slepen op de zeebodem met boomkorren) gaan gebruiken. "Daar ben ik principieel niet tegen, maar ze moeten ons dan wel tonen hoe we economisch moeten vissen. Met roeispanten misschien?," lacht Luc Corbisier.'

**De Zeewacht,
15 september.**

'Leer van uw eigen dwaasheden, maar denk nooit dat gij de waarheid vast hebt. Het is telkens een nieuwe leugen. Kies er, wat mij aangaat, de mooiste uit, de rijkste, de volste, en houd er u aan. En voor 't overige, zoek het kostbaarste kruid dat groeit op deze aarde: moed.'

Marnix Gijsen.

'De groene randen kunnen bij een crisissituatie best worden weggelaten.'

**Bart Schiltz in het
Informatieblad van de
Rederscentrale.**

'Volgens het kabinet van minister Landuyt kan Pefa.com gerust aanzien worden als de Lernaut & Hauspie van de visveilingen.'

**Brugsch Handelsblad,
8 september.**

'Een kansrijke visie over het gewenste evenwicht tussen vloten en bestanden kan alleen ontwikkeld worden door een goede dialoog tussen overheid en de beroepsorganisaties. Aan die dialoog zal regelmatig overleg tussen de sector, biologen, economen en sociologen vooraf moeten gaan.'

Dick Langstraat, voorzitter van het Nederlandse Productschap Vis op de EU-hoorzitting te Brussel over het visserijbeleid na 2001.

Redactie: Guido Walters

Het gebeurde



Jaar geleden

GELDBESPARING !

Werp niet langer Uw geld weg door, in plaats van te huren, Uw **DIËPTEMETER, ZENDER of GONIOMETER** te kopen, kontant of op krediet,

S.E.G.E.

Elektrische installaties
VAN ISEGEMLAAN, 86,
OOSTENDE
Tel. 717.74

(52)

CATTOOR HENRI

TIJDOKSTRAAT 46
ZEEBRUGGE

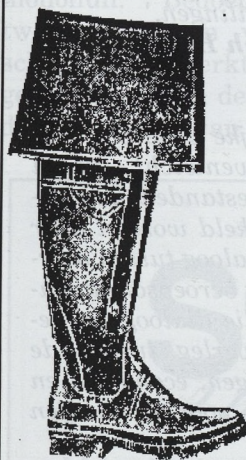
TEL. 84183

Oliën Vetten

Mazout

(286)

NOORSE VISSERSLAARZEN



SUPER VIKING

NOG SLECHTS
395 fr.

Wapenhandel
Ed. PRIEM - VERLINDE
Kapellestraat, 66
OOSTENDE

In deze maandelijkse rubriek, gebaseerd op HVB van 1950 plaatsen we ook telkens advertenties die stammen uit die tijd.

Uit "Het Nieuw Visserijblad" van 24 november 1950

Zaterdagvoormiddag was het te Zeebrugge vissershaven opnieuw feest, feest, omdat een nieuw vissersvaartuig gedoopt en in de vaart gebracht werd. Het is inderdaad een prachtigeheid gebouwd op de werven van Jules Haerinck.

Ja, Jules Haerinck, de man die te Zeebrugge faam geniet door de prachtaartuigen welke

hij in 't water zendt en die de faam van Zeebrugge hoog houden.

Z.435 "La Madelon" vervangt deze, welke in 1932 door de reder aangeworven werd en in 1940 door de bezetter werd opgeëist.

"La Madelon" heeft een lengte van 24.30 m., een breedte van 6.10 m. en een diepgang van 2 m. langs voor en 3 m. van achter.

De motor

Het vaartuig is voorzien van een motor "Industrie" van 200 P.K., 4 cylinder, draaiend maximum 330 toeren. Een drieblad Lima bronzen schroef is aangebracht. De motor alleen is een kijkje waard en tijdens de proefreis werd een gemiddelde snelheid van 9 mijl gehaald.

In de machinekamer staat tevens een Listermotor 2 cylinder van 12 P.K. bij 650 toeren/ minuut. Deze motor drijft via een transmissie:

1. een centrifugaalpomp met een debiet van ongeveer 50 ton die a) dienstig kan gemaakt worden voor het spoelen van de visput; b) in geval van averij voor het wegpompen van het instromend water; c) in geval van breuk der beide op de hoofdmotor aangebouwde pompen kan ook de motor gekoeld worden door deze centrifugaalpomp. Deze centrifugaalpomp kan evengoed door de hoofdmotor als door de hulpmotor aangedreven worden.
2. De luchtcompressor: ook deze kan onafhankelijk door de hoofdmotor aangedreven worden.
3. Twee lierkoppen aan de buitenkant van de brug dienstig voor het lossen

De Z.435 "La

van de vis.

4. Een tussenwerk waardoor bij onheil met de hoofdmotor de viswinch kan aangedreven worden voor het binnehalen der netten.

5. De dynamo's

voor de elektrische verlichting. Deze dynamo's zijn op een geheel nieuwe manier voor de hoofdmotor aangebracht en kunnen door deze of door de Listermotor aangedreven worden zonder dat het nodig is als voorheen riemen af te nemen en te vervangen door andere. Beide dynamo's kunnen onafhankelijk van de ander werken.

De hoofdmotor werd te Antwerpen aan boord gezet aldaar ingebouwd en na tien dagen reeds gangbaar naar Zeebrugge afgeleverd alwaar verder montage van de Listermotor met alle aanhorigheden plaats vond. Het vaartuig werd verder uit-

gerust met radio-installatie, richtingzoeker en dieptemeter.

De feestelijkheden

Het was de heer Onderpastoor van Zeebrugge welke tot de gebruikelijke wijding overging in tegenwoordigheid van de overheden, waaronder schepen P. vandamme en waterschout Luytens. Een lunch verenigde de genodigden in het Grand Hotel te Heist, waar de heer Spitt, afgevaardigde beheerder van Esso Standard Cie, reder Henri Cattoor toesprak, daar de heer Cattoor sedert jaren vertegenwoordiger is van Esso.

Hulde aan de reder en scheepsbouwer Jules Haerinck

Daarop werd namens "Hulp in Nood" en het "Verbond der Reders" het woord

Madelon" gedoopt

Een nieuwe aanwinst voor Zeebrugge

gevoerd door de heer Vandenberghe, die wees op de werkdadige loopbaan van Henri Cattoor.

Spreker schetste hoe hij een der 16 kinderen was van vader Cattoor, die vanaf zijn prilste jeugd naar zee moest om den brode. Nadat hij huwde, was hij 10 jaar lang ernstig ziek en het is toen dat hij door zijn vrouw, als reder en handelaar goed ter zijde gestaan werd.

Het was Judith, welke het roer in handen hield en er voor zorgde dat de langzaam genezende Henri, zijn bedrijvigheid kon hernemen.

Z.435 La Madelon

Het houten vaartuig Z.435 *La Madelon* (Ned.: Leentje) was van 1950 tot 1966 eigendom van de Zeebrugse reder Henri Cattoor en zijn echtgenote Judith Waeghe. Daarna kwam het vaartuig in handen van schipper Jacques De Landmeter-Coudeville tot het in 1977 uit de vloot verdween. Henri Cattoor was ook eigenaar van de houten vaartuigen Z.431 *Judith* en Z.439 *Venus*. Het gezin Cattoor telde 16 kinderen waarvan er twee vroegtijdig overleden. Enkele van de zes broers van Henri (Alberic, Désiré, Frans, Firmin, Jozef en Louis) waren vissers en reders. Désiré Cattoor is de vader van reder Robert Cattoor en grootvader van Eddy Cattoor, de huidige eigenaar van de Z.105 *Atlas*. Van de vier kinderen van Henri Cattoor zat enkel André eventjes in de visserij. Henri Cattoor is op 79-jarige leeftijd overleden op 18 november 1978.

de heer Verhaeghe.

Jules Haerinck bouwde voor de oorlog 27 platbodems en 26 vissersvaartuigen van het huidige type.

Het is het vierde vaartuig dat na 1945 in de vaart werd gebracht.

Wie Jules Haerinck kent, weet welke zorg hij aan zijn vaartuigen besteedt en ze zijn voor hun eigenaars een waarborg van soliditeit.

Een mooi geschenk

Het was een der beide dochter van Henri Cattoor, die de aanwezigen bedankte namens de familie. Zij overhandigde aan Mevrouw Andersen, meter van de Z.435, een prachtige schilderij, eigenhandig geschilderd, de Z.435 na het tewater laten voorstellend, welke de meter dankbaar in bezit nam. Het is een schipper 1ste Klasse, Frans Brouckaert, een gediplomeerde jonge kerel, welke zijn schip zal voeren. Mocht hij het steeds behouden de zeefn doen trotseren en veel vis aanvoeren, dit is de wens van allen, die het met onze visserij goed menen.

zorgde dat de langzaam genezende Henri, zijn bedrijvigheid kon hernemen.

Henri Cattoor was een der stichters van "Hulp in Nood" en maakte er het wel en wee van mee.

In 1940 werd hij zoals zovelen geteisterd. Hij zou er echter ook ditmaal bovenop komen. Thans steekt de

"Madelon" in zee, misschien wel het modernste en mooiste vissersvaartuig van Zeebrugge.

Dit vaartuig is het werk van Jules Haerinck. Spreker richtte zich tot hem, wees op het feit dat niettegenstaande de periode van verdiende rust aangebroken was, Jules nog altijd even bedrijvig was en van dichtbij de werken volgde, gesteund door zijn trouwe medewerker,



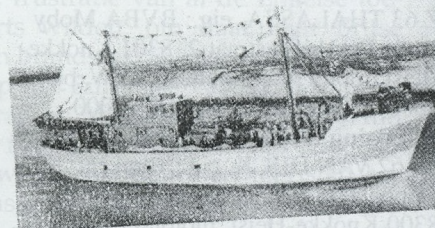
Verheid - Handel

VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG

ABONNEMENTEN : 1 JAAR :
BINNENLAND : 125 FR.
6 MAAND. : 65 FR. + 3 MAAND. : 35 FR.
HOLL. : 12 GULD. — BUITENL. : 200 FR.

De Z.435 "La Madelon" gedoopt

Een nieuwe aanwinst voor Zeebrugge



DE Z.435

«LA MADELON»

DE MOTOR

Zaterdagvoormiddag was het te Zeebrugge vissershaven opnieuw feest, feest, omdat een nieuw vissersvaartuig gedoopt werd. Het vaartuig is voorzien van een motor «Industrie» van 200 P.K., 4 cilinder, draaiend maximum 330 toeren. Een d... werd gebracht werd.

Het vaartuig is voorzien van een motor «Industrie» van 200 P.K., 4 cilinder, draaiend maximum 330 toeren. Een d... werd gebracht werd.

KABELS & MIXTE

van de LIVERPOOLSE FABRIEK

GARNOCK, BIBBY & Co Ltd

(OLD SWAN ROPE WORKS)

Te koop bij de Coöperatieve

S.C.A.P.

V. V. R.

43, Victoriaalaa
OOSTENDE

(19)

KORRETOWWEN en MIXEDKABELS

(277)

van

Gonzales Cock

LOKEREN

zijn door de reders geprezen als de beste van de zeekust

VERTEGENWOORDIGER :

G. Van Putte & Zoon

REDERIJKAAL, 36, OOSTENDE

Telefoon : 71569

ALLE VISSERIJBENODIGDHEDEN :

Garens, netten, zeildoek, olieschorten, enz...

Veranderingen in de Officiële
Lijst der Belgische
Vissersvaartuigen
JULI-SEPTEMBER

Wijziging eigenaar:

N.64 MOOIE MEID, eig.: BVBA Rederij De Mooie Meid, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan. Zeebrief: 11 juli.

Nieuwe motor:

Z.474 HESSEL SR., eig.: NV Argo, Zeedijk 122-125, 8301 Knokke-Heist motor: Mitsubishi, 220 kW, bj. 2000 Zeebrief: 11 juli 2000

Z.63 THALASSA, eig.: BVBA Moby Dick, De Vriërestraat 2, 8301 Knokke-Heist, motor: Cummins, 219 kW, bj. 2000. Zeebrief: 29 augustus 2000

Wijziging motorvermogen:

Z.162 VAN DIJCK, eig.: Bunkers Dobbelaere NV, Hortensialaan 76A, 8300 Knokke-Heist, motorvermogen: 957 kW (+ 74 kW) Zeebrief: 5 september 2000

Geschraapt en doorhaling registratie:

Z.60 BLUE ANGEL, eig.: NV Beheer Shamrock, Vismijn 71, 8400 Oostende Verkocht in buitenland (Buckie, Schotland). Geschraapt: 7 juli 2000, doorhaling: 24 juli 2000

Geschraapt:

Z.296 MOOIE MEID, eig.: BVBA De

Zwerver, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende

Geschraapt: 7 september 2000

Z.50 TIJL, eig.: BVBA Rederij Versluys-Couwzyzer, Kapellestraat 187, 8450 Bredene. Geschraapt: 13 september 2000

Doorhaling registratie:

O.455 DIKKOP, eig.: Visserijbedrijf De Rousant BV, Zoutkamp (Ned.)

Doorhaling: 18 juli 2000

Adreswijziging:

N.723 PALLIETER, eig.: NV Pallieter, Vismijn 71, 8400 Oostende. Aangifte: 13 juli 2000

Z.97 JEANNE, eig.: NV Jeanne, Zonenebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist Zeebrief: 22 augustus 2000

Z.59 GUDRUN, eig.: BVBA Zeemansblik, Boomkorstraat 4, 8380 Zeebrugge Zeebrief: 22 augustus 2000

N.126 SKYLIGHT, eig.: NV Rederij Westenwind, Vismijn 71, 8400 Oostende. Aangifte: 13 september 2000

Z.41 TORNADO, exploitant: BVBA Rederij Tornado, Goudbloemenlaan 27, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 31 augustus 2000

Wijziging lengte, tonnemaat en motor:

Z.90 OOSTHINDER, eig.: BVBA Rederij De Noordhinder, Van Hoenackerpad 10, 8301 Knokke-Heist

L.O.A.: 37,88 m.; bt. 311; nt. 93; motor: ABC, 953 kW, bj. 2000. Zeebrief: 22 augustus 2000

Nieuw vaartuig:

Z.296 MOOIE MEID, eig.: BVBA Rederij De Zwerver, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende, roepnaam: OPLJ; L.O.A.: 37,80 m., B.O.A.: 8,57 m.; bt. 390, nt. 117; werf: A & L Hoekman, Urk (Ned.); staal; motor: Deutz MWM, 957 kW, bj. 2000. Zeebrief: 5 september 2000

Z.18 SOETKIN, eig.: BVBA Versluys-Couwzyzer, Kapellestraat 167, 8450 Bredene, roepnaam: OPAR; L.O.A.: 37,79 m., B.O.A.: 8,56 m.; bt. 386, nt. 115; werf: Scheepswerf Van der Werff & Visser, Irnsum (Ned); staal; motor: ABC, 882 kW, bj. 2000, Zeebrief: 19 september 2000

Z.510 DENNIS, eig.: BVBA Zeemansblik, Boomkorstraat 4, 8380 Zeebrugge roepnaam: OPUF; L.O.A.: 37,96 m., B.O.A.: 8,69 m.; bt. 388, nt. 116; werf: Reimerswaal, Hansweert (Ned); staal; motor: MaK, 882 kW, bj. 1999 Zeebrief: 19 september 2000

SCHELDEVISSERSVLOOT

Nieuw vaartuig:

BOU.31 RAMBO, eig.: C.P. Verwijs, Noordstraat 144, 9961 Boekhoute aangifte: 18 september 2000

ROTTERDAM MARITIME



14-18

NOVEMBER

2000

OPENINGSTIJDEN:

14 - 17 NOVEMBER: 12.00-22.00 UUR

18 NOVEMBER: 10.00-17.00 UUR

ALS HET ERGENS GEBEURT, GEBEURT HET HIER

Rotterdam Maritime is het gezaghebbende ijkpunt voor de gehele maritieme industrie. Ruim 450 exposanten staan in Ahoy' Rotterdam klaar om u - in een gezellige sfeer - hun producten en diensten te tonen. Dankzij de overzichtelijkheid van de beurs zijn alle topfabrikanten uit binnen- en buitenland gemakkelijk te vinden.

Rotterdam Maritime 2000 is dé vakbeurs waar het allemaal gebeurt. Beleef het mee! U mag deze unieke gelegenheid beslist niet missen.

Ontdek wat Rotterdam Maritime als vakbeurs voor u kan betekenen. Noteer de data alvast in uw agenda!

ahoy
rotterdam

Voor meer informatie over Rotterdam Maritime 2000

kunt u zich wenden tot Ingeborg Prins

Tel.: 010 29 33 212


Fax: 010 29 33 218

E-mail: i.prins@ahoy.nl

Website: www.schuttevaer.nl/roma

U MAG DEZE MARITIEME VAKBEURS BESLIST NIET MISSEN!

TUSSEN SCHIP & KAAI



HET IS WEER zoever. Na enkele jaren van gunstige wind in de zeilen vertoeft de visserijsector opnieuw in een woelige depressie. En het kan tellen ditmaal. De brandstofprijzen, die sinds een paar maanden de ketel overmatig belasten, hebben reeds bij verschillende rederijen de winst van een heel jaar opgeslokt. Anderen voelen het water tot aan de lippen staan.

De situatie is niet nieuw. Ook de jaren zeventig en tachtig waren goed voor een aantal successieve oliecrisisen. De laatste in de rij (1990) was een gevolg van de Golfoorlog. Hoewel de olieprijs in elk van die zwarte periodes de visserij zwaar op de korrel nam, was de situatie nooit zo ongunstig als dat nu het geval is. Dat kwam omdat de vangstbeperkingspolitiek nog in prille schoenen stond. Men kon relatief vrij vissen, en vangsten inblikken waar ze bij de Dienst Zeevisserij vandaag allerminst zouden kunnen om lachen. De huidige oliecrisis is dus proportioneel van een dodelijker kaliber dan zijn voorgangers. Op de regionale televisiezender FOCUS werd dat in zoveel woorden door een reder verduidelijkt, toen hij West-Vlaanderen er attent op maakte dat een aantal van zijn collegae op het punt staat om zelfmoord te plegen.

Het nijpt echt. Denk daarbij ook aan de schippers die met FIVA-steun een vaartuig aankochten en door de huidige brandstofkost de kans niet krijgen om reserves op te bouwen. Grote problemen bij de reders dus. Maar wat betekent dat voor de bemanning?

Om het hoofd in die knellende periodes boven water te houden voerden verschillende reders destijds een systeem in waarbij een percentage op de besomming ingeleverd werd, alvorens het loon van de opvarende vissers te berekenen. *"Dankzij die brandstof kunnen ze hun kost verdienen, het is dus normaal dat ze helpen betalen"*, luidde de *"redenering"*.

Daarna kenden de beginjaren '90 een geleidelijke daling van de gasolieprijs. Maar toen woedde er een algemene, diepe depressie. De regering bespaarde fors, de koopkracht van de consument daalde en de visprijzen kelderden. De sector belandde nog verder van huis. De *"steun aan de reder"*, door de werknemers ingeleverd om de voorbije *"brandstofkost"* op te vangen veranderde van naam en heette voortaan *"algemene kost"*.

In de tweede helft van dat decennium kwam er dan licht aan het einde van de tunnel. De recessie ebde weg, de visprijzen herstelden zich en de brandstofprijzen daalde in 1999 tot een absoluut dieptepunt. Er kwam zowaar een zonnetje tussen de onweerswolken tevoorschijn.

Amper een jaar later wordt voor fuel opnieuw meer dan het driedubbele betaald. De nieuwe crisis trof niet alleen de visserijsector, maar uiteraard alle bedrijven die van deze energiebron afhankelijk zijn. Mensen- en transportbedrijven, landbouwers, maar ook Jan-met-de-pet deelt mee in de rake klappen.

Frappant was de aanpak van onze zuiderburen. Prompt deden ze hun karakteristieke, heetgebakerde reputatie alle eer aan en blokkeerden een aantal havens. Reeds na een vijftal dagen behaalden ze resultaat en konden op hun eigengereide, moedige en solidaire manier de Franse regering tot maatregelen dwingen. Hun acties gingen allesbehalve onopgemerkt voorbij, want het leek alsof ze zowat de hele wereld op ideeën brachten. De frustratie van al de Engelse toeristen die huiswaarts wilden, om daar naar Britse gewoonte trouw hun brandstof

30% duurder dan op het Europese vasteland te betalen, was voor de Fransen allerminst een punt. (Hun optreden deed bij de flegmatieke Britten zelfs een lichte branden.) Vrachtwagenchauffeurs en toeristen begonnen tenslotte massaal uit te wijken naar België, in de hoop hier bij ons vrije doorgang naar de ferry's te verkrijgen.

Maar de vrees ontstond dat ook de Belgen zich door de Franse acties zouden laten inspireren. De chaos die dergelijk scenario veroorzaakt zou hebben...

En er was ook wel eventjes sprake van maar eh...er gebeurde niets. Of zo scheen het althans. De top onderhandelde intensief met de bevoegde ministers over steun aan de sector. Met de zware gevolgen van de vrachtwagenblokkades in vrijwel heel Europa in het achterhoofd, beloofden de excellenties al vlug om de sectoriele nood te lenigen. De werkwijze van de Rederscentrale was in alle opzichten politiek correct te noemen. Maar dat was matig efficiënt. Het resultaat: meer dan een lege cadeauperpakking, in de vorm van een *"renteloze"* lening, was er voor de reders niet uit de brand te slepen. Onder welbepaalde voorwaarden dan nog, wel te verstaan. Pas eind september werd dan overgegaan tot een ludieke actie, waarbij een paar kistjes vis demonstratief voor het oog van de camera's uitgegoten werd. 's Anderdaags verscheen in een krant geen foto van boze vissers, maar wel die van een grijsaard met een plastic zakje, die zich haastte om wat van de uitgekieperde vis van de grond te rapen. Als maatschappelijk symbool kon die foto tellen. Neen, niet enkel de sector leeft in crisis. Fotografe Els Verhaeghe toonde dat in Het Volk subtiel aan.

In Nederland, waar de bemanning op zelfstandige basis, in een maatschap, vaart, roert en loert er ook etwat. Hoge gasolieprijzen hebben daar een directe weerslag op het loon van de vissers. De maatschap brengt met zich mee dat het in mindere tijden voor iedereen slecht is: de reder en de opvarenden. Dat is een groot contrast met de Belgische manier, waar de rederij nog steeds het grootste deel van de crisislast op de schouders torst. Het moet dus niet altijd kritiek zijn. Maar we werpen vooral een pluim naar die Belgische reders die noch vroeger, noch nu, hun bemanning laten opdraaien voor een deel van de brandstof, of algemene kosten. Dat zijn werkgevers met visie, en we moeten daar respect voor opbrengen. Want zij begrijpen wat een joods spreekwoord ons leert: *Wie geen slechte tijden kan verdragen, zal geen goede tijden beleven.*

Froid

Over veiligheid:

Niets aan te doen, omdat de visserij... nu eenmaal de visserij is ?

Op 1 oktober wordt met een zgn. checklist' gestart, een controlelijst die ingevuld wordt vooraleer de werkzaamheden aan boord beginnen. Het is een nieuwe poging om de veiligheid op Belgische vissersvaartuigen te verbeteren. Bedoeling is een beter toezicht te hebben op de goede werking van het schip en dat tussen twee jaarlijkse inspecties in.

In deze rubriek stelden we de vissers de vraag: 'Wat denkt u over deze checklist'? Maakt dit in de praktijk een kans, zoals dat in vele fabrieken inderdaad het geval is? Welke voorwaarden moeten eerst vervuld worden vooraleer dit **instrument van nut kan zijn?**

De vragen werden naar 16 schepen verstuurd.

EERST EN VOORAL krijgt u een greep uit de verbijsterende antwoorden die we op bovenvermelde vragen toegestuurd kregen:

"Echt weer iets voor ambtenaren, die iedere maand netjes hun loon krijgen. Laatst kwam ik op een kantoor. Daar zaten vijf ambtenaren met strepen op de mouwen op een computer een spelletje, een soort Pacman te spelen. Dat is de oorzaak van al die regeltjes in België en Nederland. En dan komen ze ons lastig vallen met weer iets nieuws. Van mij mag het gelijk in de prullenmand!"

"Inspectie voor je uitvaart is niet haalbaar. We hebben al papierwerk genoeg. Men bedoelt dat wel goed voor de mensen op zee, maar ik zie dat allemaal niet zo goed zitten. Ik heb wel andere zorgen aan mijn hoofd."

"Als het schip gekeurd gaat worden door de Zeevaartinspectie moeten we alles mooi op punt stellen. Na die keuring gaan de opblaasbare werkvestjes weer netjes de kast in want ze zouden vuil kunnen worden, het MOB-licht wordt opgeborgen, want buiten gaat het toch maar kapot... Hopelijk zal die checklist niet met zich meebrengen dat er nog meer materiaal aan boord gebracht wordt, dat enkel bij een keuring op zijn voorbestemde plaats gezet wordt. Want wie de pech heeft bij een roekeloze schipper te varen, of bij een reder die het veiligheidsaspect van zijn schip allemaal maar weggevoerd vindt, zal toch voor zijn eigen hachje moeten zorgen. Die checklist heeft volgens mij weinig kans van slagen als er niet ook onverwachts gecontroleerd wordt."
(Deze respondent drukte ons

strikt op het hart zijn naam niet te vermelden, - een afspraak waar we ons in deze rubriek sowieso voor iedereen aan houden -, vanwege de suggestie 'onverwachte controles', die bij zijn werkgever in het verkeerde keelgat zou schieten.)

Ronduit straf

Hoe zouden we de antwoorden anders kunnen dan: ronduit straf! Wat is er aan de hand? Heeft de Vlaamse visser dan absoluut geen interesse in initiatieven die zijn vege lijf kunnen redden? "Geen tijd voor, stom, zakkenvullerij, lastig, in de prullenbak daarmee, als het noodlot u moet hebben zal het u toch vinden..." dat zijn de enige reacties, welke bevestigd worden door andere schippers, die het niet eens de moeite waard vonden een mening te formuleren. En dat zullen de organisatoren van dit project niet graag horen. Dat blijkt uit wat een van hen ons uitlegde: "De checklist is een zorgenkind, dat na een ezelsdracht van twee jaar met een keizersnee het levenslicht zag. De meningen binnen de commissie die voor het ontwerp tekent waren verdeeld. Sommige leden waren voorstander van een praktisch ontwerp, anderen wilden zo doordacht en volledig mogelijk te werk gaan. Beide werkwijzen zijn moeilijk te verzoenen. Daarom rekenen we op de commentaren en suggesties van de vissers om er iets degelijk en vooral praktisch van te maken. Het is mijn overtuiging dat enkel de sector waardevolle bijdragen kan leveren, en dat voorstellen tot aanpassing en vereenvoudiging zullen moeten geïntegreerd worden na

een evaluatieperiode. De professionals (de vissers) krijgen de kans het project te be(ver)oordelen." Tot zover iemand die de poot van de ezel vasthield bij de keizersnede. Hoe groot zal de verwondering van de Nationale Gemengde Commissie zijn, als blijkt dat hun ezel een...eend gebaard heeft? Een lelijk eendje dan nog wel, afgestoten, verguisd, befoeterd en beschimpd.

Maar we moeten even een spellingscontrole toepassen. Want op het ogenblik dat de vraag van 'de ronde tafel' rondgestuurd werd, had nog bijna geen enkele visser een checklist onder ogen gekregen. Ze hadden dan wel het hele zaakje veroordeeld, maar waren ze misschien beVOORoordeeld? Best mogelijk. Verscheidene reders, die wel degelijk wisten wat met de checklist bedoeld werd, formuleren de bedenking dat een dergelijk systeem geen enkele kans maakt, 'omdat de visserij nu eenmaal de visserij is'. Wat ze daar mee bedoelen is duidelijk: ze zeggen op hun eigen, karakteristieke manier dat ze niet willen lastig gevallen worden, dat er al papierwerk en regeltjes genoeg zijn, dat het allang welletjes is met de bemoeienissen in hun wereldje.

Dat werd nog duidelijker toen iemand aangesteld werd om aan boord van de schepen een woordje uitleg te verschaffen over de praktische werking van het project, maar daarbij prompt door enkele reders de huid vol gescholden werd!

Check

Waar gaat al dat geblaas en

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

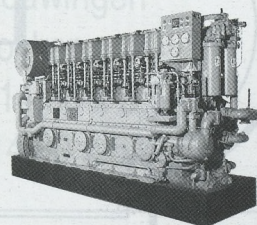
Bureel - werkplaatsen:

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

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93

Scheepsdiesel Service

SDS n.v.

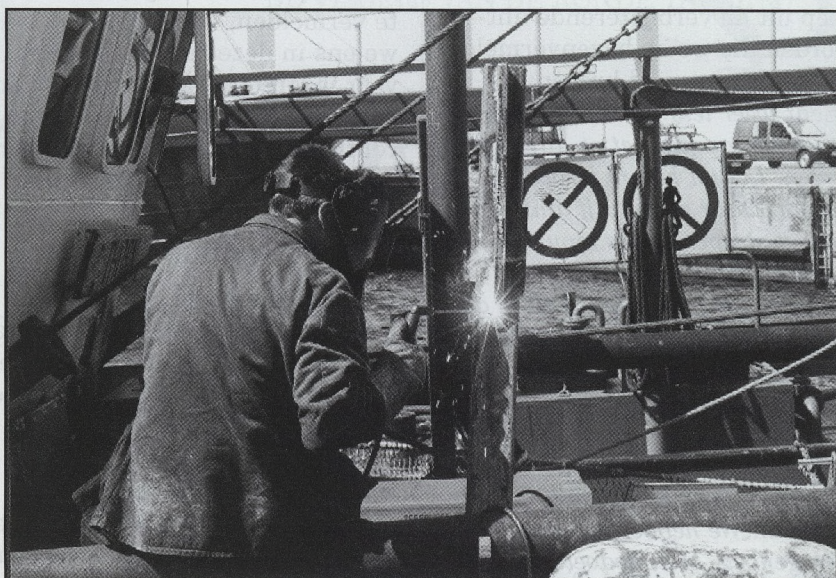


gegom dan wel over? De checklist is voorlopig vooral een mooi verzorgde map. Voor het ontwerp tekent Ignace Crombez, een professionele veiligheidsadviseur. De map bestaat uit een handleiding, en invuldocumenten. Dat invuldocument is samengesteld uit 51 aan boord te controleren punten. De handleiding verduidelijkt het belang van elk individueel item, dat dan door de schipper moet beoordeeld worden met OK of NOK (=Niet OK). Ook werd ruimte voorzien voor algemene opmerkingen, dringend aan te passen tekortkomingen op het vaartuig, en zelfs voor globale suggesties van de bemanning. Er wordt gevraagd de checklist minstens een maal per maand in te vullen, en door te sturen naar de Nationale Gemengde Commissie.

Inhoudelijk is het duidelijk dat de goede werking van dit project niet enkel zal afhangen van de schippers, maar van de gehele bemanning. Controlepunt 10 bijvoorbeeld, stelt: *Koelapparatuur en persluchtssystemen zijn gecontroleerd en operationeel.*

Controlepunt 21: *De branddetectors en alarmsystemen zijn getest en operationeel.*

Sommige schippers zullen daar weinig verstand van hebben, zodat de motorist de uitvoering van die items op zich moet nemen. Andere punten zullen dan weer een zaak voor het dekpersoneel zijn: item 8 bestaat erin, te controleren of alle hijsapparatuur getest en operationeel is. Het gaat niet op dat een dergelijk vitaal element slechts eenmaal per maand nagekeken zou worden. Dat is een kwestie van betrokkenheid, waarbij een matroos die vaststelt dat



Veiligheid eerst?

Niet alleen tijdens de visserij kan de veiligheid aan boord verbeterd worden. Alle campagnes voor veilig werken ten spijt lukte het ons op de kaai dit beeld te schieten. Een lasser zet zijn werkzaamheden rustig verder, terwijl naast het vissersvaartuig een bunkerschip met brandstop ligt. Het plaatje zou niet misstaan in een folder over veiligheid. (foto gw)

een staalkabel een beschadiging of zwakke plek vertoont, dat ogenblikkelijk aan zijn schipper moet melden, zonder te wachten op het einde van de maand, wanneer de checklist ingevuld wordt. Om het cru te stellen: dat is een vorm van zelfbehoud, een soort overlevingsinstinct, want het is meestal niet de schipper of de reder, die onder de zware lasten op het dek van een slingerend schip zijn werk moet doen.

Verantwoord

Voor wie de moeite wil doen eens goed na te denken, kan het initiatief een waardevolle bijdrage leve-

ren aan de veiligheid en de werkbaarheid van de vissersschepen. Het zijn ook niet die reders die hun schip in goede staat houden, die fundamentele bezwaren maken. De kritiek waait vooral uit de hoek van hen, die investeren in veiligheid weggeworpen geld vinden. De checklist zou een vorm van zachte dwang kunnen verwezenlijken om die groep van mentaliteit te doen veranderen. Al blijft het een prangende vraag, of de schipper van een overwegend NOK-schip ook de moed zal vinden zijn lijst eerlijk in te vullen, en daarmee zijn reder tegen de

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

haren in te strijken. Hopelijk wel. Want het initiatief zal in de toekomst een belangrijk voordeel bieden.

Momenteel draagt de schipper zonder pardon de volledige verantwoordelijkheid voor zijn schip en de bemanning. Wanneer hij een anomalie aan boord vaststelt, en dat maandenlang aan de reder meldt zonder dat die reageert door het gemelde gebrek aan te passen of te herstellen, is die verantwoordelijkheid een riskante zaak. In de spijtige event van een ongeval kan de checklist aantonen dat bepaalde tekortkomingen in het verleden reeds gesignaleerd werden, maar geen gevolg kregen. Een belangrijke troef dus.

Zin en onzin

Wanneer de voor- en nadelen van het project afgewogen worden is een ding duidelijk. De beperkte inspanning die de crew van een vissersboot zal moeten leveren om de checklist een reden van bestaan te geven, weegt niet op

tegen de voordelen die hij biedt. Maar de welwillende medewerking van de reder is een "*conditio sine qua non*", een onvermijdelijke voorwaarde om resultaten te behalen. En daar zou het schoentje wel eens behoorlijk kunnen knellen. Een overtuigend systeem van sancties zou een oplossing kunnen bieden. De opbrengst daarvan zou dan bijvoorbeeld kunnen aangewend worden om cursussen EHBO, brandbestrijding of ergonomie voor de vissers te organiseren. Want hoe degelijk het schip ook is, ongevallen zullen steeds om het hoekje loeren. Ze voorkomen is niet altijd mogelijk. Maar gepast reageren in kritieke situaties is minstens even belangrijk en kan nog meer leed beperken.

Lelijk eendje

Wanneer je in een apatisch milieu iets duidelijk wil maken, volstaat het niet op de schouders te tikken. Je moet serieuze opdooffers verkopen. Maar in een solidaire,

verantwoordelijke, zelfbewuste gemeenschap (de visserijsector dus?!) is dat uiteraard niet nodig. Want die checklist? Die is er echt niet gekomen om de visser nog meer papierwerk te bezorgen, om de reders te pesten of het geld uit hun zakken te halen, dan wel om iets te doen aan de hoge graad aan ernstige arbeidsongevallen, die ons beroep ontsiert. Daarom kijken we met meer dan gewone belangstelling uit naar de evolutie van dit project. De betrokkenheid van elkeen die van dicht of van ver iets met zeevisserij te maken heeft, de constructieve kritiek, de suggesties... moeten een instrument helpen creëren dat de visserij een duurzame meerwaarde geeft. We houden zelf de touwtjes vast. Met die slotbedenking in het achterhoofd zou het lelijke eendje, dat na een ezelsdracht het levenslicht zag, wel eens een prachtige zwaan kunnen (moeten) worden.

Philippe Godfroid

Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.



Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.

Kaai 1, 4417 ES,

Postbus 15, 4417 ZG

Hansweert Nederland

Tel.: + 0031- 113-383021

Fax: + 0031 113-383421

Kustvaart, visserij en binnenvaart

Voor nieuwbouw, reparaties

en verbouwingen

2 dokken

1 x 110 x 14,80 x 5,50

1 x 81 x 14,80 x 5,50

Twee manieren om met drielingnetten om te gaan

DE DRIELINGNETTENVISSERIJ is geen onbekende in de Vlaamse visserij, al schijnt nauwelijks iemand dat te beseffen. Voorlopig gaat de aandacht van degenen die nieuwe wegen willen bewandelen bijna uitsluitend in de richting van die andere meerlingnetten: de *twin-rigs* ofte tweelingnetten. Waarom eigenlijk? De studies die over de drielingnettenvisserij gemaakt werden tonen aan dat de voordelen ervan deze van de tweelingnetten ver overschrijden. En zo denken ook de schippers erover die inmiddels al enige jaren ervaring met de drielingnetten opgebouwd hebben.

DE OUDSTE STUDIE over de drielingnetten die hier op de redactietafel ligt dateert al van 1989 en is van Engelse makelij. (1) Het is een onderzoek betreffende een langoestinevisserij met drielingnetten die met *twee lijnen* van het schip vertrekken. De tweede studie is een Belgische uit 1994 waaraan destijds o.a. de schippers Noël Dugardein en Hubrecht Deman meegewerkt hebben. (2) Ook hier ging het over drielingnetten die met het schip verbonden werden d.m.v. een *tweelijnensysteem*. Inmiddels is de techniek van de drielingnettenvisserij in de praktijk verder ontwikkeld en niet in het minst door hogervernoemde Vlaamse schippers.

De twee studies vertrekken dus van een *tweelijnensysteem* en dat is ook de methode die door de wei-

nige Vlaamse vissers gebruikt wordt die de drielingnetten omarmd hebben.

Het kan echter ook anders.

Vissers in het buitenland hebben goede ervaringen met drielingnetten die met drie en vier lijnen (en vier scheerborden!) in zee gelaten worden. Schipper Noël Dugardein mag dan beweren dat het drielijnsysteem niet deugt voor de triple trawl (wèl voor twinrigging); het *vierlijnsysteem* wordt daarentegen in Noorwegen door drielingnettenvissers met veel succes gebruikt o.m. voor de jacht op garnalen.

Flemming Ruby van de nettenfabriek Nordsotrawl wist ons te vertellen dat er één enkele Deense visser is geweest die de garnalenvisserij met twee lijnen heeft geprobeerd. Het is geen succes

geworden 'omdat het heel moeilijk is om de juiste lengte van de spruiten te bepalen. Gingen de borden te veel uit elkaar dan waren de middelste spruiten te lang. En als de borden te weinig uit elkaar gingen waren de middelste spruiten te kort. De netten konden met dit twee lijnen-systeem nooit optimaal vissen. Ze stonden nooit helemaal symmetrisch.' Vandaar dat men, aldus Flemming, in Denemarken overgeschakeld is op de *drielingnettenvisserij met vier lijnen*. Hierdoor worden, zo luidt de argumentatie, 'de verschillen minimaal en staan de netten altijd symmetrisch. Ook kon men nu meer spreiding creëren, wat uiteraard belangrijk is voor de vangst.'

Trekkracht

Wie wil overschakelen op de drielingnettenvisserij moet eerst en vooral de trekkracht zijn schip kennen. Dat deze trekkracht van schip tot schip erg verschilt is het minste dat we daarover kunnen zeggen. Het nieuwgebouwde Nederlandse (300 pk sterke) vissersvaartuig GO 55 heeft een trekkracht van 8400 kg. Dat is merkwaardig wanneer we weten dat een nieuwgebouwd schip met 300 pk-motor zelden meer dan 4 ton trekkracht zal ontwikkelen. Het oudere Belgische vissersvaartuig Z.70 (eveneens met 300 PK-motor) ontwikkelt dan weer bij

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

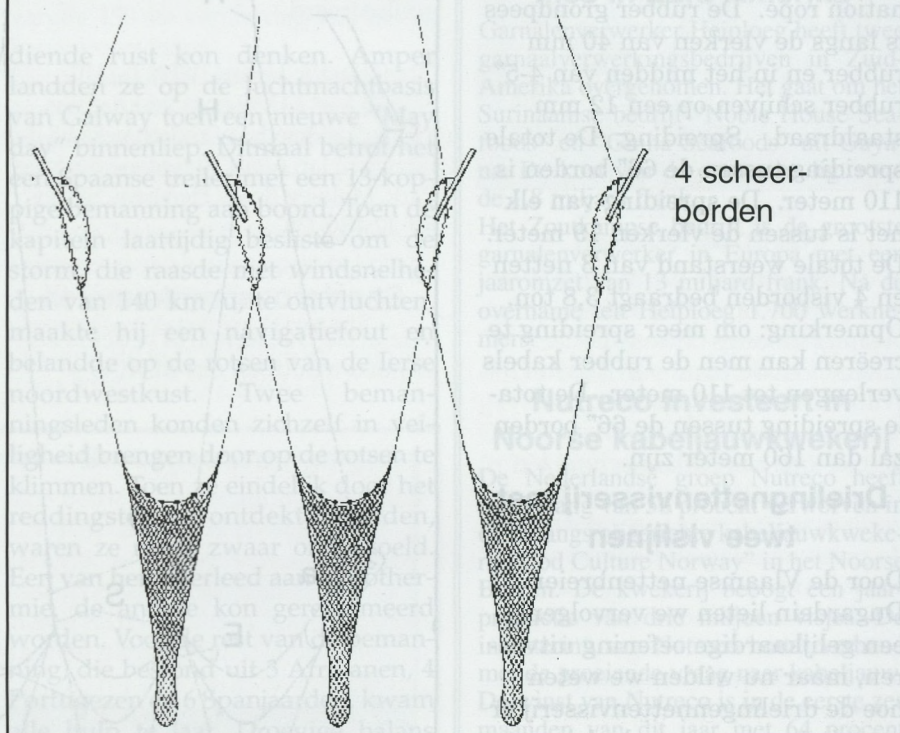
een motortoerental van 1500 (het toerental waarbij gevist wordt) een trekkracht van 3.300 kg. Uiteraard zal de visboel van de Z 70 behoorlijk minder mogen wegen dan deze van de GO 55.

Drielingnettvisserij met vier vislijnen en vier visborden

Een specialist nettenbreier op het gebied van de drielingnettvisserij ofte triple trawl is de Deense fabrikant Nordso Trawl. Arjaan Willeboordse, de Nederlandse agent van deze firma maakte voor ons een plan voor de *drielingnettvisserij met vier vislijnen*, uitgaand van een vaartuig dat vissend vier ton kan trekken. Nordso Trawl werkte graag aan ons initiatief mee en maakte ons onderstaand voorstel over (zie ook figuur 1, hiernaast).

Scheerborden: vier in totaal. Aan de buitenzijde komen 66" Type 2 Thyboron Trawldoors van 220 kg. In het midden worden dan 40" Type 2 Thyboron Trawldoors van 175 kg gebruikt. Kabels: 50

Figuur 1: vier lijnen vertrekken naar het schip



meter kabels van 40 mm rubber op een 12 mm staaldraad.
Netten: 3 x 250# Northsea Combi

Trawl van 112 voet gemaakt van 2 mm premium. De bovenpees is voorzien van kleine drijvers en

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. LICHAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN
2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)



VOOR

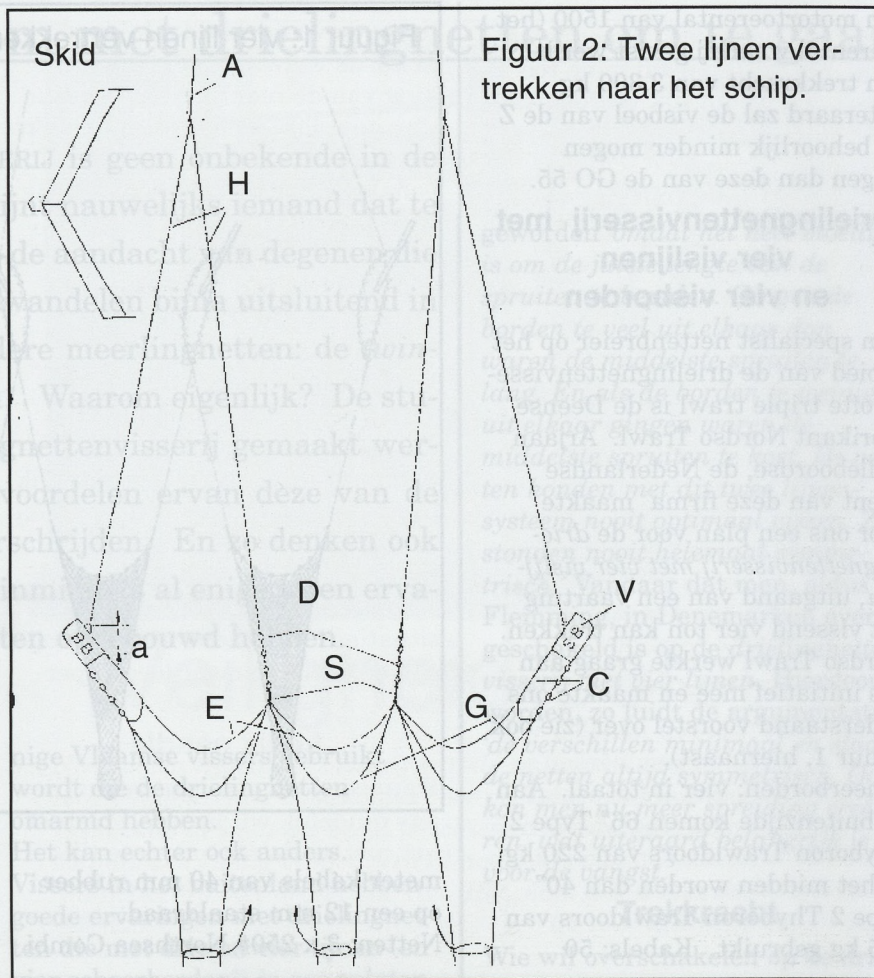
BRAND - AUTO - ARBEIDSONGEVALLEN - PERSOONLIJKE ONGEVALLLEN - HOSPITALISATIE - BA GEZIN (FAMILIALE) - BA UITBATING - YACHTING EN PLEZIERVAART - RECHTSBIJSTAND - REISBIJSTAND - ENZ.

het voorste gedeelte van het net is bevestigd aan een 14 mm combination rope. De rubber grondpees is langs de vlerken van 40 mm rubber en in het midden van 4-5" rubber schijven op een 12 mm staaldraad. Spreiding: De totale spreiding tussen de 66" borden is 110 meter. De spreiding van elk net is tussen de vlerken 19 meter. De totale weerstand van 3 netten en 4 visborden bedraagt 3,8 ton. Opmerking: om meer spreiding te creëren kan men de rubber kabels verlengen tot 110 meter. De totale spreiding tussen de 66" borden zal dan 160 meter zijn.

Drielingnettenvisserij met twee vislijnen

Door de Vlaamse nettenbreier Dugardein lieten we vervolgens een gelijkaardige oefening uitvoeren, maar nu wilden we weten hoe de drielingnettenvisserij er zou uitzien, wanneer de drie netten met maar twee lijnen met het schip verbonden zijn.

Vanwege de nettenmaker kregen we onderstaande gegevens waarbij de letters (A) enz... van toepassing zijn op de figuur 2 (hieraanstaand). (A). Vislijnen uit staaldraad, diameter 22 mm, lengte: drie maal de diepte waarop gevist wordt. (H). Buitenste Hanenpoten uit staaldraad van diameter 24 mm en lengte 27.45 m. De binnenste hanenpoten zijn uiteraard even lang, maar hebben een diameter van 22 mm. (C). De bovenste oplangers bestaan uit staaldraad van 12 mm doorsnede en zijn drie meter lang. De onderste oplangers bestaan uit ketting van 20 mm doorsnede en zijn 3.60 meter (D). De verlengstukken bestaan uit ketting van 14 mm diameter en zijn 4.5 meter lang. (E). De bovenpezen zijn uit Mixed materiaal van 18 mm doorsnede en 9.60 meter lang. (G). De grondpees bestaat uit ketting van 14 mm en 4.5 meter lengte. (S). De skid is uit staal gemaakt, weegt 30 ± 40 kg en heeft als afmetingen l.: 0.60 en h. 1.10. (V). Visborden uit hout, gewicht: 250 kg. l.: 2.20 m, h.: 1.10 meter. (a). afstand is 2.44 m. Bijkomende nuttige gegevens voor nieuwbouwers (bijvoorbeeld m.b.t. de stabiliteit van het vaartuig)



Figuur 2: Twee lijnen ver-trekken naar het schip.

werden ons eveneens verstrekt door schipper Dugardein. De neerwaartse hoek tussen de vislijnen en het wateroppervlak bedraagt 22°. Gevist wordt er bij een maximale snelheid van 2,5 knopen. De planken wegen gezamenlijk 600 kg, met het vistuig erbij komen we aan 1.265 kg (planken, netten, skids...). Daarbij moeten we nog 2 x 200 meter touw rekenen aan diameter 16 mm komt dat neer op 865 gram per l.m. en dus op zo'n 400 kg. Hetgeen de totale visboel op 1.665 kg. brengt. En dat is ook het gewicht dat het scheepje vis-send moet kunnen trekken.

Drielingnetten voor garnalenvisserij

De visserij op garnalen is perfect mogelijk met de drielingnetten. Hij wordt immers o.a. al met succes in de Golf van Mexico beoefend en dichter bij de deur door de Denen. Uiteraard wil dat nog niet zeggen dat de garnalenvisserij or de Belgische kust even goed mogelijk is. Vlaamse vissers die intussen al know how met de gar-

nalenvisserij met drie netjes opgebouwd hebben zijn er evenwel niet. Overigens werd de drielingnettenvisserij evenmin al uitgetest in de dichte kustwateren, hetgeen wel degelijk eerst zou moeten gebeuren, want dat is echt wel een onbekende factor. Er is vandaag inderdaad grote nood aan experimenteel onderzoek naar de drielingnettenvisserij op ganrelen voor de Belgische kust, want de vissers zijn nogal sceptisch voor wat de mogelijkheden ter zake betreft. De Deense know how met de drielingengarnaalnetten (annex optuiging) zou daarbij zeker in aanmerking moeten genomen worden. (fv)

(1) Ashcroft, B.A., Triple trawls, gear handling and commercial fishing trials of a two warp trawling system - MFV Aanadale - sep/oct 1988.

(2) Project drielingnetten, tussentijds rapport januari 1994 - juni 1994, en Project Drielingnetten, Vlaams Gewest, rapport juli 1994 - november 1994, Rijksstation voor Zeevisserij, Oostende.

Eerste najaarsstorm eiste twintig doden

De eerste oktoberdagen werden bijna traditioneel ingezet met fikse najaarsstormen. Toen de restanten van de tropische storm "Isaac" de Ierse westkust naderden kostte dat het leven aan maar liefst 20 vissers. Toen de Franse hekreier "Orient" een 9 meter hoge golf over het achterdek kreeg, maakte het schip ogenblikkelijk zware slagzij en begon te zinken. Er was geen tijd voor noodsignalen van gelijk welk aard ook. Gelukkig deed de EPIRB (Emergency Position Indication Radio Beacon) zijn werk waardoor de Ierse kustwacht per helikopter uitrukte. Men kon nog 3 van de 11 bemanningsleden levend uit de ijskoude Atlantische oceaan oppikken. Een 36 uur durende zoekactie naar de rest van de crew leverde niets meer op. Toen alle hoop om overlevenden te vinden opgegeven werd, blies men de zoekactie af. Dat betekende niet dat de Ierse Coastguard aan een ver-

diende rust kon denken. Amper landden ze op de luchtmachtbasis van Galway toen een nieuwe "May day" binnenliep. Ditmaal betrof het een Spaanse treiler met een 13-koppige bemanning aan boord. Toen de kapitein laattijdig besliste om de storm, die raasde met windsnelheden van 140 km/u, te ontvluchten, maakte hij een navigatiefout en belandde op de rotsen van de Ierse noordwestkust. Twee bemanningsleden konden zichzelf in veiligheid brengen door op de rotsen te klimmen. Toen ze eindelijk door het reddingsteam ontdekt werden, waren ze reeds zwaar onderkoeld. Een van hen overleed aan hypothermie, de andere kon gereanimeerd worden. Voor de rest van de bemanning, die bestond uit 3 Afrikanen, 4 Portugezen en 6 Spanjaarden, kwam alle hulp te laat. Droevige balans van de eerste fikse najaarsstorm: 20 doden.(pg)

Heiploeg doet twee overnames in Zuid-Amerika

Garnalenverwerker Heiploeg heeft twee garnaalverwerkingsbedrijven in Zuid-Amerika overgenomen. Het gaat om het Surinaamse bedrijf "Noble House Seafoods" en "Guina Seafoods" uit Guyana. De kost van de overname ligt rond de 1,8 miljard frank.

Het Zoutkampse bedrijf is de grootste garnalenverwerker in Europa met een jaaromzet van 13 miljard frank. Na de overname telt Heiploeg 1.700 werknemers.

Nutreco investeert in Noorse kabeljauwkwekerij

De Nederlandse groep Nutreco heeft een belang van 56 procent verworven in de onlangs opgerichte kabeljauwkwekerij "Cod Culture Norway" in het Noorse Bergen. De kwekerij beoogt een jaarproductie van drie miljoen visjes. De investering van Nutreco houdt verband met de groeiende vraag naar kabeljauw. De winst van Nutreco is in de eerste zes maanden van dit jaar met 64 procent gestegen. Die komt voor het grootste deel van de divisie aquacultuur waarvan het bedrijfsresultaat verdrievoudigde. (gw)

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

Boek besprekingen

Frank Neyts

Over de oceaan

In de reeks 'Glory Days' verscheen bij de Britse uitgeverij Ian Allan Publishing onlangs 'Transatlantic Liners' van de hand van David L. Williams. Dit boekwerkje, pure nostalgie, beschrijft de schepen uit de tijd toen transatlantisch reizen zo goed als uitsluitend over zee verliepen. Het is de waarin drijven de paleizen miljoenen mensen de oceaan overbrachten. Het is ook de tijd van de steeds opnieuw aange-gane strijd om de 'Blauwe Wimpel' te bekomen, het vaandel dat het passagiersschip tooide dat als snelste de oceanovertocht maakte. Deze strijd kwam (voorlopig) tot een eind toen de 'United States', het vlaggenschip van de United States Lines, in 1952 op haar maidentrip de oversteek aan een recordsnelheid volbracht. Het boekje biedt een overzicht van alle bekende 'liners' van de laatste

honderd jaar. Bovendien is het 111 pagina's tellende werk prachtig geïllustreerd.

'Transatlantic Liners' (ISBN 0-7110-2719-6) kost £15.99 en is verkrijgbaar via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij Ian Allan, Riverdene Business Park, Molesey Road, Hersham, Surrey KT 12 4RG, UK

Charterovereenkomsten

Wie in de chartermarkt actief is zal er goed aan doen om BIMCO's

nieuwste uitgave van 'Check before Fixing' aan te schaffen. Dit handig boekje wil een gids zijn om eenieder door de talrijke contractclausules te loodsen. We noemen enkele aangesneden punten: reisbevrachting, tijdsbevrachting, booking notes, cognossemmenten, overeengekomen 'rates' en demurrage, operationele behoeften... Bij het onderhandelen van een charterovereenkomst kan het raadplegen van dit werkje achteraf heel wat conflicten en misverstanden helpen vermijden. Dit boekje is een uitgave van BIMCO



Wrakvissen op de Noordzee met de CBI 1

Vertrek Stormvloedkering (Zeeland)

Vissen op de Noordzee met een snelle sportvisboot, voorzien van alle veiligheidsmiddelen voor 12 passagiers. Zitplaatsen en ruimte aan dek voldoende.

Tel voor boekingen:
(+31) 113 - 695689
(+31) 6 - 53935110

Verkoop schepen:
(+31) 113 - 371383
(+31) 6 - 51314190

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
- thuiskoopstelsel

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



 **Canadian
Boat Import**

E-mail: sales@canadianboatimport.com - Internet: www.canadianboatimport.com

Publications A/S (the Baltic and International Maritime Council).

Wie hiervoor interesse heeft neemt contact met BIMCO, 161 Bagsvaerdvej, 2880 Bagsvaerd, Denmark, Tel 0045/4436.6868 Fax 0045/4436.6868, E-mail: mailbox@bimco.dk

Gevechtsschepen

Bij Maritime Books verscheen een interessant boekje dat een overzicht geeft van de evolutie van de gevechtsschepen van de vloot van de Britse Royal Navy. Het werd geschreven door een expert, Lt Cdr Ben Warlow RN.

Sinds de tweede wereldoorlog zag het type 'destroyer' een fundamentele gedaantewijziging. Onnodig te zeggen dat de technische evolutie hieraan ten basis ligt. Bovendien onderging de vloot van deze offensieve schepen over de jaren ook qua aantal een omwenteling. Groot-Brittannië beschikt nu amper nog over een fractie van de aantallen oorlogsschepen dat ze na het beëindigen van de Tweede Wereldoorlog telde. Het geciteerde boekje schetst zeer duidelijk deze tweeledige evolutie. Opvallend is dat de volledige tekst ondersteund wordt door een negentigtal prachtige foto's. Een aanrader voor alle 'shiplovers'

'RN Destroyers in Focus since 1945' (ISBN 0-907771-75-0) telt 96 pagina's en kost £9.95 Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks

bij Maritime Books,
Lodge Hill, Liskeard
PL 14 4EL UK Fax
0044/1579.346.747

Zeekanaal Brussel - Schelde

Het Zeekanaal Brussel - Schelde is een bijzondere waterweg. Ontstaan in woelige tijden maakt de 'schipvaart' van toen vandaag een wezenlijk onderdeel uit van het Europees waterwegennetwerk. Na het Albertkanaal is het Zeekanaal de belangrijkste watertransportader van België. In Europa behoort het tot de

top-tien. Dat alles kunnen we nalezen in het boek dat naar aanleiding van de 450 ste verjaardag van het kanaal verscheen.

Het is meer dan een fotoboek geworden, want het betreffende kanaal heeft een roemrijke geschiedenis achter zich liggen.

'450 Jaar Zeekanaal Brussel - Schelde' is tegen een democratische prijs te krijgen bij *NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, Dienst MP, Oostdijk 110 te 2830 Willbroek. Tel.: 03 / 886 80 86, fax. 03 / 866 43 40.*

Beroepsvereniging

The Baltic & International Maritime Council (Bimco) is zowat de belangrijkste beroepsvereniging van bedrijven die actief zijn in de maritieme wereld. Bimco startte in 1993 met de uitgave van een jaarboek, de 'Bimco review'. Tot vorige jaar bleef dat een interne aangelegenheid, voorbehouden aan de leden. Vanaf dit jaar kan iedereen dit waardevolle werk aanschaffen. In de editie van 2000 worden zo'n zeventig artikels samengebracht, waarin alle aspecten van het maritieme gebeuren en alle bedrijfstakken aan bod komen. Elk deel werd geschreven door de grootste specialisten. Wie dus een inzicht wil krijgen in het reilen en zeilen van de hedendaagse maritieme wereld zal

de aanschaf van dit boekwerk niet beklagen.

'Bimco Review 2000 kan besteld worden bij Book Production Consultants, c/o The Bank of Bermuda Representative Office, Austin Friars House, 2-6 Austin Friars, London EC2N 2HE, UK.

Oceanschepen

Zopas verscheen de twaalfde editie van het zo stilaan klassiek geworden standaardwerk 'Ocean Ships'. De eerste uitgave liep van de persen in 1964. De meest recente uitgave werd samengesteld door David Hornsby.

In 224 bladzijden komen ook nu weer alle rederijen aan bod die regelmatig Europa aandoen. Daarnaast vind je een complete opsomming en een bespreking van hun vloten. Het boek is daarenboven rijkelijk geïllustreerd. We willen hier graag benadrukken dat slechts weinig publicaties zo'n positieve prijs-kwaliteitverhouding te bieden hebben.

'Ocean Ships (ISBN 0 - 7110 - 2720 - X) kost £19,99 en kan besteld worden bij de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever Ian Allan Publishing, Riverdene Business Park, Molesey Road, Hersham, Surrey KT12 4RG, UK. Tel.: + 44 1932 26 6600, fax: + 44 1932 26 66 01. En op het net kan je onder info@ianallanpub.co.uk mailen ook.

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

Komt er een staten-generaal over de kustvisserij?

Op woensdag 18 oktober bracht de Vlaamse minister van tewerkstelling Renaat Landuyt een bezoek aan de Rederscentrale te Oostende. Na afloop maakte hij bekend dat er nog voor 1 januari 2000 een staten-generaal over de kustvisserij komt. (D.i. een soort vergadering waarbij alle belanghebbenden betrokken worden.) Een en ander heeft te maken met de Europese steun van 1 miljard frank die volgens de minister voor de kustvisserij onderweg zou zijn. Landuyt formuleert het als volgt: *'Ik heb geen beloftes willen doen, maar wil de sector van de kustvisserij rond de tafel krijgen. Zowel de reder-sentrale als de Vlaamse Vis-sersbond, de vakbonden en de VDAB moeten deelnemen aan het gesprek. Onderlinge proble-men zijn van ondergeschikt belang bij de staten-generaal.'*

Volgens het persbericht heeft de Rederscentrale zich akkoord ver-klaard om aan dergelijk gesprek deel te nemen, hetgeen de minis-ter als bijzonder positief ervaart. Uit informeel overleg met de an-dere partners zou verder geble-ken zijn dat ook zij positief staan tegenover het plan.

Ons is het niet duidelijk in hoe-verre dit bericht ernstig te noe-men is. De Rederscentrale heeft in het recente verleden voldoen-de aangetoond dat ze met de Vlaamse Vissersbond in geen geval rond een en dezelfde tafel wil zitten; dat minister Landuyt de RC tot andere gedachten ge-bracht heeft zou toch wel merk-waardig zijn. Evenmin blijkt de Vlaamse Vissersbond enige weet te hebben over informele ge-sprekken met de minister waar deze om advies i.v.m. dit overleg gevraagd zou hebben.

Nieuwe visserijstudie in de maak

Op vraag van minister van Land-bouw Gabriëls is het bekende Vle-rickinstituut (Universiteit Gent) van start gegaan met een studie over de Vlaamse visserij. Tot de opdracht behoort ook het formule-ren van een aantal beleidsopties die de toekomst van de visserij mee richting moeten geven.

Professor Creyns die de leiding heeft, heeft op zijn beurt twee partners aangesproken om de stu-die praktisch uit te voeren. Het luik 'ondernemen' werd toegewezen aan het bureau Ernst & Young, terwijl de mechanismen van de overheidsprocedures bestudeerd wordt door het adviesbureau van Luc Vereecken.

Weekblad
TIJDINGEN

Oostendenaar,
vraag ernaar
bij uw dagbladhandelaar



Scheepsdiesel
RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:
GSM
RENAUD 0477 36 25 62

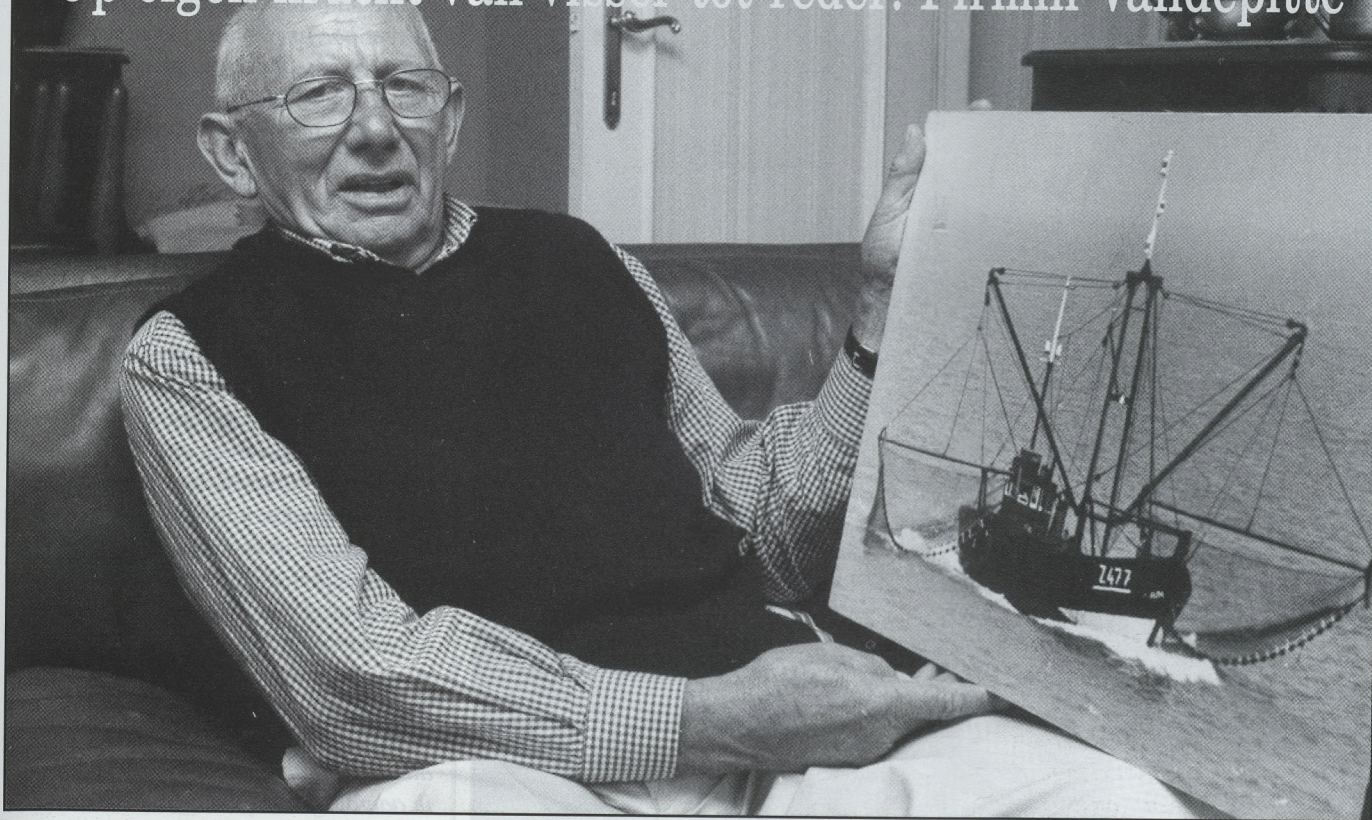
H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- leidingwerk
- schroefassen
- slipwaywerken
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- las- en brandwerk
- plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren
- opspuiten van assen
- meer dan 5000 artikelen in voorraad
- kraanverhuur
- **REVISIEONDERDELEN!**

Zij die de sector gemaakt hebben

Op eigen kracht van visser tot reder: Firmin Vandepitte



FIRMIN VANDEPITTE ZIET op 27 juli 1922 het levenslicht in wat de Saswijk heet, een gebied tussen Zeebrugge en Heist. Zeven maanden later laat het gezin die halfslachtige situatie voor wat ze is en gaat ten volle in Heist wonen. Daar groeit uit de jonge Firmin een kloeke visser. Dat kan in het Heist van toen haast niet anders.

Vandepitte: *'Ik, of ik een lapnaam heb? Niet dat ik weet. Ze hebben mij vergeten zeker?'* Firmin is dan een van de zeldzame vissers uit het Heist van toen die een *lapnaam* bespaard bleef. Of zou het inderdaad kunnen zijn dat hij zijn eigen naam niet kent? Of dat hij ons die liever niet zegt?

Bijnaam of niet, in elk geval stond heel zijn leven in dienst van de zee en van het volk dat daarop voer. Aan zijn familie kan het niet gelegen hebben: *'Vader was aannemer van bouwwerken. Mijn ouders hadden niets met de visserij te maken.'* Toch had het virus de jonge Vandepittes in de greep. Ook zijn jongere broer, Roger, was van het zegat niet weg te slaan.

Hoe is dat dan gekomen? *'Opgroeien in Heist, dat was opgroeien met de vis-*

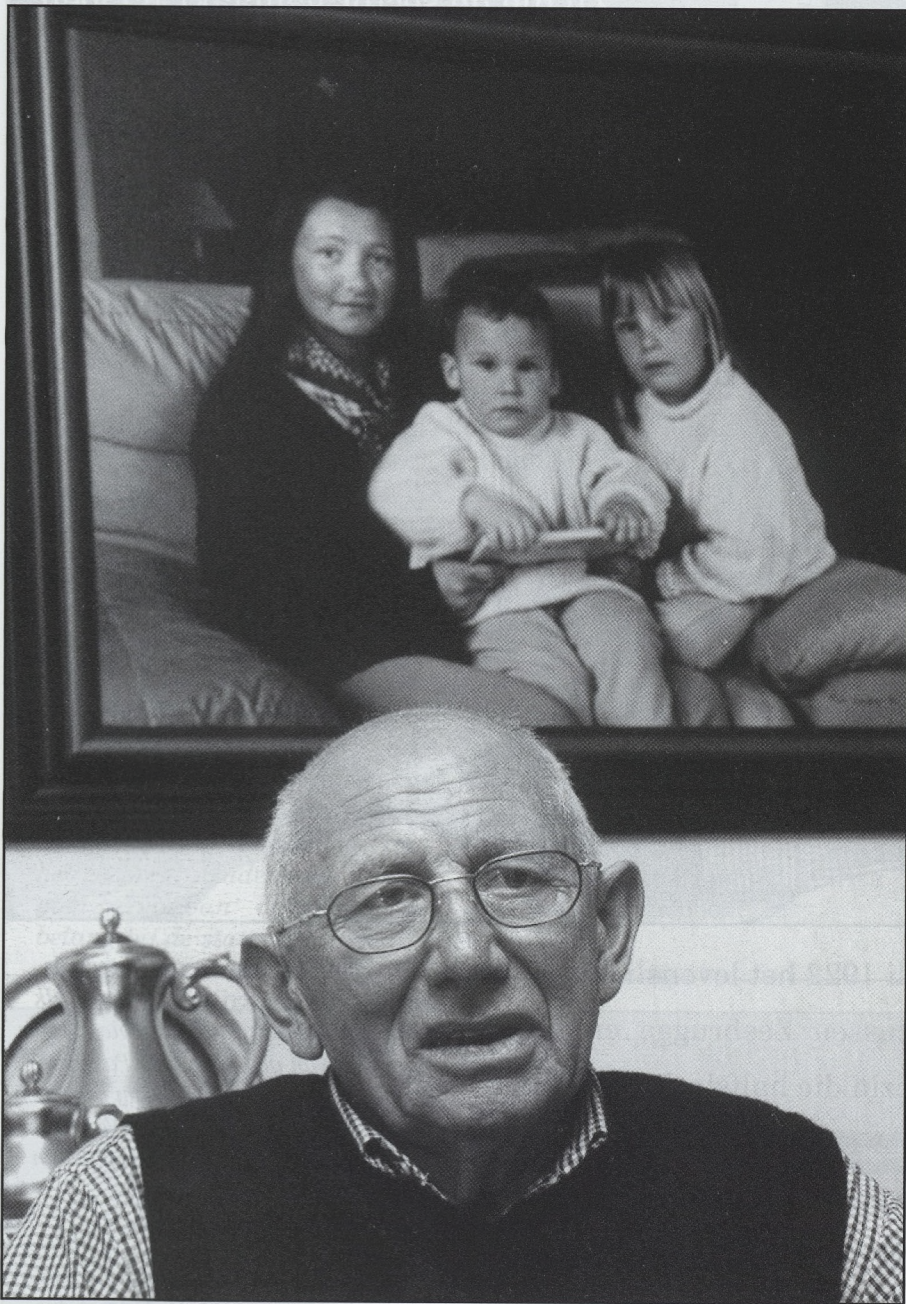
serij. De speelkameraadjes, dat waren kinderen uit vissersgezinnen. Met onze vriendjes gingen we de haven opzoeken, met hen mochten we aan boord van de vissersvaartuigen en samen luisterden we naar de verhalen van hun vaders. Netten, knopen, kompas, de vissoorten... Dat sprak ons nog geen klein beetje aan. Ach, de vrienden van weleer. Ik herinner me nog Constant Latruwe, Oscar Creyf, Robert van Massenhoven, Laurent Vantorre wiens vader een eigen vaartuig had, Staf van de scheepswerf Haerinck en Gerard Rappé... Ja, de Rappés, da's een en al visserij. Die hebben geen bloed in de aderen, maar puur zeewater.'

Hoe dan ook, het zette Firmin ertoe aan om op zaterdagmorgen in de gemeenteschool les te volgen bij Karel

Ackx, die later lesgever en directeur van de Vrije Visserijschool werd. *'Ik weet ook nog dat Alfons Verbiest, later directeur van de Oostendse Paster Pypeschool, een tandje kwam bijsteken en ook herinner ik me Frans Vantorre ofte Frings die voor de praktijklessen instond.'*

De zee

Firmin is veertien jaar en maakt zijn beroepskeuze: visser! Vader ziet dus een goeie metselaar aan zijn neus voorbijgaan, maar hij beseft ten volle dat een jongeling zijn eigen keuze moet maken. Op 5 mei 1937 monstert Vandepitte aan op de H 53 'Bertha-René' de garnaalvanger van schipper-reder Anselmus Beernaert die ook zijn twee zonen (Camiel en Jan) aan boord heeft. *'Ik begreep al vlug dat mijn zaterdagopleiding niet zou volstaan en ik schreef me dan ook nog eens twee maanden in aan de visserijschool van Oostende, kwestie van me goed voor te bereiden op het examen van scheepjongen en matroos. Voor de rest ben ik zeer te spreken over schipper Beernaert. Hij heeft me op een voorbeeldige manier opgeleid.'* Op 27 december van dat jaar monstert Firmin dan ook aan op het nieuwe schip dat Beernaert legt (de H 81 'Madeleine -



Firmin Vandepitte: 'Waar er niet mag gevist worden, daar zit de meeste vis.'

Kamiel'). 'Dat was toen het grootste, modernste en krachtigste schip van Zeebrugge.' Vanaf nu gaat het niet meer om garnaal alleen, maar moet er ook dieper in zee gevist worden. Voor Firmin is het nieuw, voor reder Beer-naert is het ook een hele verandering, maar met de hulp van schipper Jozef, Douwtje, Vantorre, rederszonen Jan en Kamiel en Leon, Parrenbooi, Boey lukt het uitstekend.

Het schip mocht dan nog zo modern en zo sterk zijn, er waren toch nog wel merkwaardige gebreken aan vast te stellen. Zo moest het algauw weer de helling op omdat de schroef niet goed uitgebalanceerd was, waardoor de schroefaskoker warm liep. In de

maand dat het schip niet op zee kon, verplaatste Firmin zich naar de Z 32 'Louis-Gerard' van Eugene Verpoorter om dan op 23 augustus 1938 aan te monstere op de Z 53 'Anne-Marie-Thérèse' van schipper Jozef, Fleister, Savels. Hij treft er Victor Paeye en Pierre Meysman aan. Een maand later wordt hij op de monsterrol ingeschreven als matroos. Met zijn overstap naar de Z 2 'Anna-Marguerite' komt hij onder de leiding van de Blankenbergse schipper Joseph, Seppe van Beisens, Popelier te staan. Het is ook met dat schip dat hij de oorlogsjaren intrekt.

Oorlog

Al tijdens de mobilisatiedagen gaat het

bijna mis: 'We waren te dicht bij een mijnenveld gevaren en we werden door het leger beschoten. Nu wisten we wel dat we daar niet mochten vissen, maar je weet hoe het is: waar er niet gevist mag worden, daar vind je de meeste vis. Nu, gelukkig is het allemaal goed afgelopen, maar het had ook anders gekund. Als we bij de herstelling de kogelgaten tellen kwamen tot het getal zestig! Misschien was het wel heel onvriendelijk van het leger om ons op deze harde manier een verwittiging te geven, maar ze deden echt alleen maar hun werk. Er zijn daar trouwens later door de mijnen effectief vissersvaartuigen de lucht in geblazen.'

Bij de aanvang van de oorlog kregen veel jongeren boven de zestien jaar het bevel het land te verlaten. Kwestie van ze aan de oprukkende Duitsers te onttrekken. 'Ik dus de fiets op, richting Lissewege. Daar krijg ik een toelating om Frankrijk in te trekken. Bedoeling was dat ik tot Rouen reed, om daar de trein te nemen naar Zuid Frankrijk waar ik soldaat zou worden. Het was allemaal een maat voor niets, want als ik aan de Somme kom, zie ik dat de Duitsers mij voor zijn. Ik moest daar dus enkele dagen karwijen opknappen en mocht dan een fiets uitkiezen om de terugreis naar huis aan te vatten. Enfin, ik krijg dat hier vlugger gezegd dan het toen gebeurd is. Over die terugweg hebben we drie weken gedaan.'

Op 12 juli 1940 komt Firmin weer in de visserij terecht als hij vaart neemt op de Z 60 'Carpe Diem' van Arthur, Fox, Vantorre. 'Het was een goeie tijd om op garnalen te vissen. Ze brachten toen tien frank per kilogram op. Maar het heeft niet lang mogen duren, want de bezetter eiste de vaartuigen op en ook de Z 60 moest in de oorlogsinspanningen delen. Die vaartuigen werden gebruikt om als bakens te fungeren in de Schelde. Je kreeg daar ook geld voor hoor: tien Duitse marken per dag, maar een visser hoort te vissen en dus stapte ik het daar af. Maar ik vond niet onmiddellijk weer vaart. Ik moest dus helpen bij de aanleg van vliegpleinen in Male en in Uitkerke.'

Wonderbare visvangsten

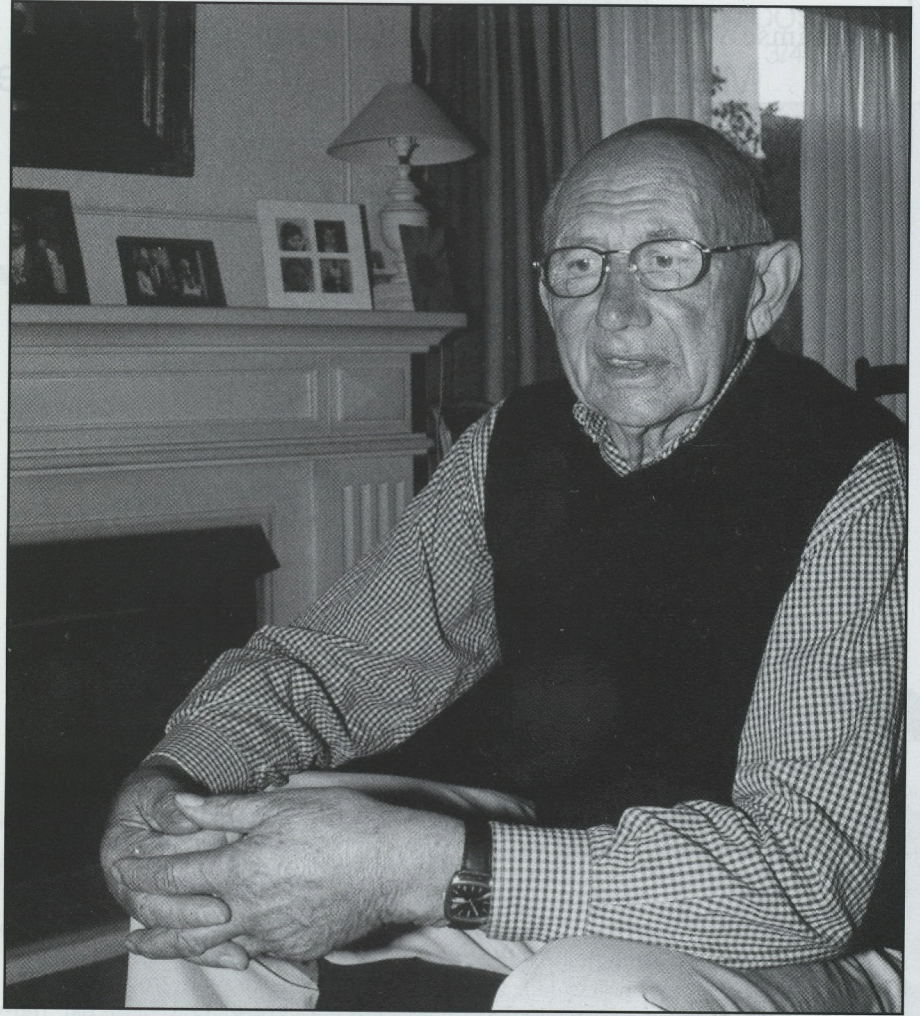
Op 7 april 1941 is het dan weer zover: 'Op een dag komt Marcel Meyers me vragen of ik niet in zee wil gaan met het vaartuig van zijn zwager Leon. Zo kwam ik aan boord van de Z 7 waar ik naast Firmin ook schipper Felix, Rape,

Vlietinck tref en de bemanningsleden Leon, Prut, Meyers en Louis, Kootjes, Dobbelaere. Eerst gingen we nog jagen op garnaal, maar als de winter kwam was het om de haring te doen.' Heeft Firmin dan de wonderbare visvangsten meegemaakt? 'We zijn met het schip naar de tijhaven van Grave-lines gevaren en hebben daar dan op de haring gejaagd. Je, je mag zeker spreken over wonderbare visvangsten. Het net zat altijd boordevol, de vangst woog zo zwaar dat de stokken in de netten braken onder het gewicht van de vis. We schakelden vlug over op de plankenvisserij en die loonde nog meer. Het tweede jaar gingen we naar de haven van Duinkerke waar het lossen van de vangst veel gemakkelijker was.' In 1943 verhuist Firmin naar de Z 92 'Poolster', een omgebouwd yacht, waarin een Kromhout gloeikopmotor van 50 Hp (37 kW) stond, een waar museumstuk. Maar zegt de Fransman niet: à la guerre comme à la guerre? Intussen was er in Heist en Zeebrugge veel gebeurd. De bezetter had de sasdeuren opgeblazen. De vaart stond onder water en de schepen lagen werkeloos in de modder.

Gelukkig opent het einde van de oorlog nieuwe horizonten, ook letterlijk. De Z 8 'Theo-Nathalie' van Jozef Vantorre, oom van Firmin, was, samen met nog een aantal andere vaartuigen, tijdens de oorlog in Bilbao (Spanje) terechtgekomen. Firmin verklaarde zich bereid het schip naar hier terug te halen en dat deden ook Pol Schiet Savels, Jozef Fieste Vantorre en diens zoon Laurent. Om daarin te slagen moest ook een werktuigkundige mee en vooral veel vervangstukken, materiaal, brandstof... Dat was allemaal nodig, want die vaartuigen hadden daar vier jaar stilgelegen en de Belgen wisten niet hoe erg ze eraan toe waren. Heel de ploeg werd met al dat materiaal naar Bilbao gebracht met het vissersvaartuig Ibis. 'Het was absoluut geen lacheding om op die manier met de Golf kennis te maken, want de Ibis was echt overladen, de accommodatie was maar niks en we kwamen natuurlijk in een verschrikkelijke storm terecht met alle gevolgen vandien. Enfin, we hebben het overleefd.'

Schipper en vervolgens reder

Vredestijd. Een mens begint weer aan zijn toekomst te denken. Op 15 juli 1946 monstert Firmin af en hij neemt veertien dagen verlof om in Oostende



'Het was absoluut geen lacheding om op die manier met de Golf kennis te maken, want de Ibis was echt overladen, de accommodatie was maar niks en we kwamen natuurlijk in een verschrikkelijke storm terecht met alle gevolgen vandien.'

naar de Paster Pypeschool te gaan om zich daar voor te bereiden op het schippersexamen. Waarin hij glansrijk slaagt.

Op 31 oktober 1946 vinden we schipper Firmin Vandepitte aan boord van de Z 477 'Alma' van reder August Neyts. Zijn maats worden er Constant Van Beveren en Joseph Meyers die Firmin op de voet lijkt te volgen. 'Het was een goed schip waarvan ik de voor- en nadelen bijzonder goed leerde kennen. Da's goed op die manier, want je kunt de mogelijkheden van het vaartuig perfect inschatten. Dat geeft een gevoel van veiligheid en van vertrouwen.'

Schipper Vandepitte aarzelt dan ook niet wanneer hij op 14 april 1958 de gelegenheid krijgt het schip te kopen. Als nieuwe eigenaar haalt hij de Industriemotor van 60 kW uit het ruim en plaatst er een in van 110 kW, waarmee hij mooie visserij-jaren kent. Ermee ophouden doet hij vroeger dan gepland. Het hart wil niet meer zo goed mee en hij moet het roer uit han-

den geven. Dat bevalt hem niet zo goed. 'Ik wil niet twijfelen aan de inzet van de mannen die het na mij deden, maar ik stond daar op de kaai toe te kijken en zag allemaal dingen die ik anders zou aanpakken. Da's niet goed voor een zwak hart en ik besloot dan ook maar om er finaal een punt achter te zetten.' In 1961 gaat de Z 477 naar de sloper.

Het is een last die van hem afvalt. Voortaan gaat het er iets rustiger aan toe. De Zeebrugse coöperatie Hand in Hand neemt Vandepitte in dienst en schakelt hem in in de bevoorrading van de vaartuigen die aan de Zeebrugse havenuitbouw werken.

Nu is Firmin Vandepitte al lang met pensioen. Hij denkt terug aan mooie en droeve dagen, aan de routine van het varen en aan de talrijke momenten dat de spanning te snijden was. Firmin Vandepitte kijkt terug op een vruchtbaar leven.

Interview Juul De Vocht,
foto's Guido Walters

Vlaamse vissers denken na over de toekomst

Meerlingennetten uittesten in de kustwateren



Tijdens de voorbije maand kwamen op het Departement Zeevisserij zes schippers bij elkaar die geïnteresseerd zeggen te zijn in het uittesten van verschillende meerlingennetten-systemen. De schipper-reders van de kustvissersvaartuigen O 225, O 533, O 720, O 62, O 82 en O 700 vroegen het Departement medewerking te verlenen aan proeven met dergelijke netten in de kustwateren. Meer bepaald een vergelijkende studie tussen voor- en nadelen van twee-, drie- en vierlingennetten op tong en op garnaal staat daarbij op het programma. Inmiddels hebben ook nog andere reders zich aangeboden om aan de experimenten deel te nemen. Momenteel wordt onderzocht of deze aanvraag deel kan uitmaken van een subsidiedossier. Een ander bevestigt het onderzoek dat door de werkgroep Cogito over de meerlingennetten gevoerd werd. Deze studie was het initiatief van een aantal zakenmensen uit de visserij. Daarin wordt aangetoond dat de meerlingennetten een antwoord kunnen bieden aan de economische en

ecologische uitdagingen waarvoor de Vlaamse visserij zich geplaatst ziet. De publicatie telt dan ook grote bijval. Inmiddels werden al een vijftigtal exemplaren van de eindrapport verdeeld onder geïnteresseerde vissers en reders. Zowel radio en TV als de geschreven pers hadden veel aandacht voor het werkstuk waarin o.m. aangetoond werd dat dit type visserij wel degelijk een antwoord kan bieden op het probleem van de dure brandstof, een item dat momenteel zowel bij de overheid als bij de reders zeer gevoelig ligt. De studie is dan ook een teken dat er in de sector wel degelijk constructief nagedacht wordt over manieren om de ecologische en economische problemen van de visserij aan te pakken. Daarom is het spijtig dat een vakblad als het Informatieblad van de Rederscentrale met geen woord over de studie spreekt. De editorialist van dat blad spant zich in het jongste nummer zelfs in om aan te tonen dat het overschakelen van de boomkorvisserij naar de meerlingennettensystemen bijzonder moeilijk zal zijn: eerst zou er iets moeten gebeu-

ren aan de vangstrechten die aan België toegekend worden; de druk op de visbestanden zou er enorm door verhogen; wie om een of andere reden niet kan omschakelen heeft er geen boodschap aan, enzovoort. Dat scepticisme staat in schril contrast met de positieve ervaringen die Vlaamse schippers opgedaan hebben met de *tongvisserij* met *drielingennetten*; ook is het op deze manier niet te verklaren dat twintig Nederlandse kotters deze zomer op de Kreeftenput de *langoestinevisserij* gingen beoefenen met de *vierlingennetten* en dat Deense vissers het *drielingnettensysteem* geoptimaliseerd hebben voor de *garnalenvisserij*.

Dat er ook nadelen zijn aan de meerlingennetten spreekt voor zich. Zo zijn er een aantal vissers in Nederland die vrezen dat daar al te veel grote boomkorvaartuigen de weg van het *twinriggen* zullen inslaan. Daardoor zou de druk op het kabeljauw-, -schar- en scholquotum er sterk toenemen. Daarom gaan er nu in Nederland stemmen op om grote vaartuigen die overschakelen op tweelingennetten te verplichten met grotere maaswijdten te gaan vissen.

Uiteraard is er bij ons verder niemand die beweert dat alle vaartuigen eensklaps omgebouwd moeten worden tot twinriggers (het soort meerlingennetten waartoe de discussie over de meerlingennetten trouwens al te veel beperkt wordt!), evenmin zegt iemand dat een overgang van de boomkorvisserij naar een drielingnettensysteem met de losse pols moet gebeuren of dat er intussen geen andere problemen opgelost dienen te worden, maar wie vandaag sceptisch blijft toekijken, zal morgen de vernieuwingsboot gemist hebben.

Hogervormde Cogitostudie kan nog steeds besteld worden door 100 bef portkosten over te schrijven op rekeningnummer 380-0115091-23 van Cogito, H. Baelkaai 12 te B-8400 Oostende. Voor Nederlandse geïnteresseerden wordt dat omwille van de bank- en portkosten 400 bef.

Power to control your service
ABB Marine & Turbochargers

ABB
ASEA BROWN BOVERI

ABB Marine & Turbochargers, NL Tel: +31 10 4078 888, BE Tel: +32 3544 3233