

**Oostends
visserijfeest:
HET SUCCES!**

**Openbaarheid
van bestuur:
IN NAAM
DER WET!**

**De stem van de
varende vissers:
LUISTER!**

**Biolabels:
IMAGO of
INFORMATIE?**

**Paarsboek van
Deman is
BLAUWBOEK**

**Z.27 Free Bird
uitgebrand:
DE FOTO's**

**Fernand Verleene
is (weer) kwaad:
HET INTERVIEW**





Visserstvaartuigen in de haven van Oostende

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 68 jaar het geval.

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

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB 68

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

Losse nummers 100 bef

Colofon

MEDEWERKERS: André Baert, Dirk Callebaut, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanzsweert, Marc Loy, L.K.Merate, Flor Vandekerckhove (redactie), Annie Vanhee (tekeningen), Willy Versluys (directie), E. Volk, 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,

p.a. H. Baelskaai 12 /1ste verdieping
B-8400 Oostende

Tel. en fax: 059/32 55 59

E-mail:

hetvisserijblad@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.

Steuabonnementen:

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 [Fortis Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto P. Godfroid

F e e s t



IN OOSTENDE ORGANISEERDE de visserijgemeenschap in september een opmerkelijk feest. Verder in dit blad kunt u lezen hoeveel duizenden bezoekers de initiatiefnemers naar de visserijkaaien gekregen hebben. Merkwaardig daarbij is dat dit alles gerealiseerd werd zonder dat het gebeuren op veel overheidssteun mocht rekenen. Onze realpolitici zijn immers al lang de mening toegedaan dat de Oostendse visserij een uitdovende kaars is, waar nu niet teveel zuurstof meer aan toegevoegd moet worden. Ministerieel bezoek moest in Oostende ook niet verwacht worden; zeker niet nadat de excellenties al verstek hadden laten gaan op het Heiste Vistival, dat dan toch de naam heeft een Nationale Dag van de Visserij te zijn.

Maar de Oostendse festiviteiten slaagden wonderwel zonder dat een bar-numachtige reclamecampagne ze moesten opkloppen tot iets wat ze niet zijn. De organisatoren stroopten gewoon de hemdsmouwen op en ze begonnen eraan. In deze tijden waar het imagosyndroom in onze sector wild om zich heen grijpt is zo'n aanpak een verademing.

Sommigen zullen zeggen dat de Oostendse visserij daarmee wel op het orkest van de Titanic lijkt, dat almaar verder speelt terwijl het schip aan het zinken is. Of: hoe minder vaartuigen er in Oostende aan de markt komen, hoe luider ze daar zingen! Dat is uiteraard één manier om de zaken te bekijken, maar er is er ook een andere. En die andere blik is interessant voor heel de visserij, ook voor deze van Nieuwpoort en Zeebrugge. Wat we in Oostende meegemaakt hebben is een erg geapprecieerde ontmoeting tussen de sector, de vissersgemeenschap en de bevolking. En daaruit valt veel te leren. Blijkt ten eerste dat de visserij op heel wat goodwill bij de bevolking kan rekenen. Ja, het imago van de visserij is goed. Ten tweede wordt het weer eens duidelijk dat de mensen echt geïnteresseerd zijn in deze sector die zich, om allerhande redenen, al te veel in de schaduw ophoudt. Het is en blijft merkwaardig hoe weinig de burgers over de visserij afweten, daar waar die historisch, economisch en sociaal toch met de streek verweven is. Ik heb er vroeger al op gewezen dat wij daar zelf schuld aan hebben. In plaats van 'pottenkijkers' te weren zouden we er beter aan doen de geïnteresseerden bij onze activiteiten te betrekken. Zoals de oorlog te belangrijk is om ze aan de generaals over te laten, zo ligt de visserij ons te nauw aan het hart om carte blanche aan de sectortop te geven. (De politici die de visserij al veel jaren rechts laten liggen omdat daar niets meer te rapen valt, zullen nu wellicht onder de indruk gekomen zijn van de massale interesse die de organisatoren konden oproepen.) Ten derde toont dit feest ons de weg die we moeten volgen om de vissersgemeenschap in ere te herstellen. Als we willen dat de Vlaamse visserij uit de afgrond kruipt waarin ze gevallen is, dan zal dat gebeuren doordat er een geslaagd samenspel ontstaat tussen de sector, de vissers en de gemeenschap. Hoe dat moet gebeuren is ons evenwel onduidelijk. Vandaar dat we er maar eens goed over moeten beginnen nadenken. Het zou dan ook niet slecht zijn als we eens over het muurtje gingen kijken hoe het komt de mayonaise tussen individuen, een sector en de gemeenschap elders wel degelijk 'pakt'. Want zo'n voorbeelden bestaán! dat althans is de mening van...

de man op de kaai



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.

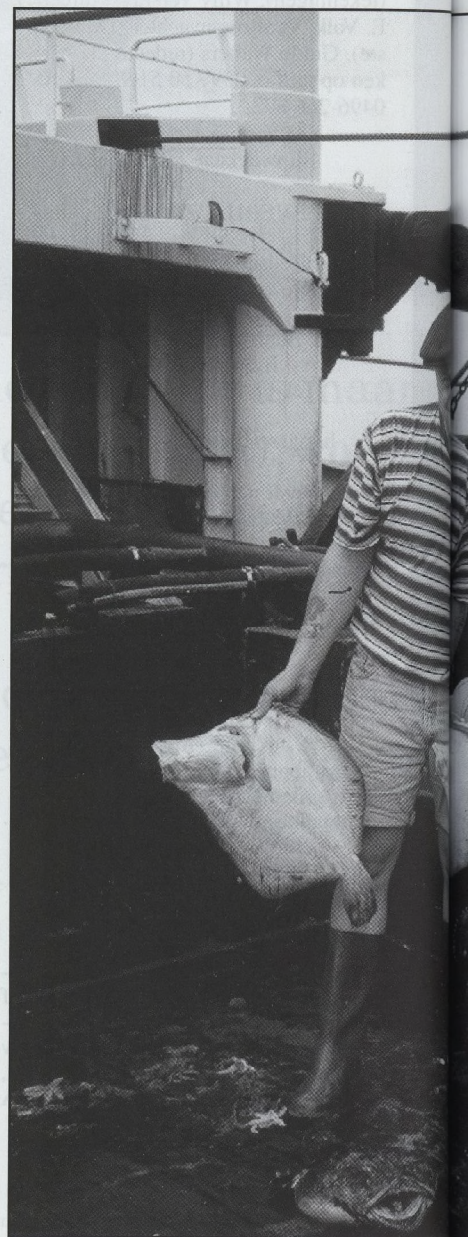
Ook voor de handelaar euro of klein, het assortiment mag er zeker zijn. Garnalen en vis uit Colijnsplaat, zijn uw klanten echt waard!



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

ervaring

HET JAAR RAAST weer voorbij. Na een bedenkelijke stiptheidsactie in den beginne, om zagezgd onze concurrentiepositie te verbeteren ten opzichte van andere EU-vissers, stevenden we recht op een onverwachte (maar reeds lang in de vorm van een Damocleszwaard bestaande) stilligperiode af. Ondertussen schiep de traditionele "Golf-ruil" met Nederland de nodige problemen, waardoor naderhand een welbepaalde minderheid in de vloot voor dat gebied uit de boot viel. Een zoveelste poging om ons quotabeheer om te vormen



BBL E-BANKING
KLIK U VRIJ

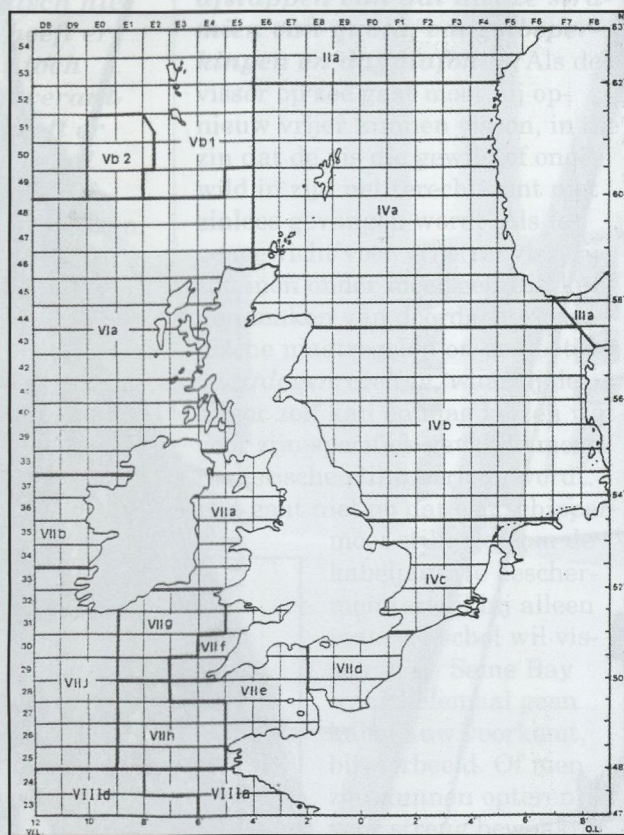
regelingen, groenboek, groepvorming en vaartdagen... En als we het nu eens bekeken vanuit de

van de varende vissers op zee

naar een groepbeheer bleek niet zo succesvol als had willen doen geloven, toch niet wat het grote vlootsegment betreft. De naweën van de jongste oliecrisis deden verschillende reders in het haar krabben, toen ze de bedrijfsresultaten van het vorige jaar evalueerden. Terwijl het bemanningsprobleem duidelijker werd dan ooit. Het gevecht om de grootste kluiven in de affaire "windmolens" woedde meedogenloos verder, tot

ook daar het pleit, noten met gaatjes, beslecht werd. Voor de moedige reders die een nieuwbouw in de vaart brachten wordt er luidkeels geapplaudiseerd, terwijl men achter de schermen weet hoe moeilijk (maar gelukkig nog niet onmogelijk) het wordt om een vaartuig rendabel uit te baten. Er was het controversiële Groenboek, dat uiterst drastische maatregelen bepleit om de visstapel te redden, maar dat daarbij de vissers zelf uit het oog verliest. Een ander belangrijk feit, ook voor de zeevisserij, werd gecreëerd door het Lambermont-akkoord. Daardoor verhuist ons beleid per 1 januari vanuit de handen van de veelkleurige federale minister Gabriëls, intussen opgevolgd door de kleurloze Annemie Neyts, naar de gewestelijke beminnelijke Vera Dua. En vergeten we ook de wedren niet, waarbij de hoofdprijs een nieuw VVIC zou moeten worden. Ja, als we zo een voorlopig balansje opstellen van 2001, dan stellen we vast dat er leven is, in de brouwerij.

DE KAARTEN WORDEN grondig geschud, en



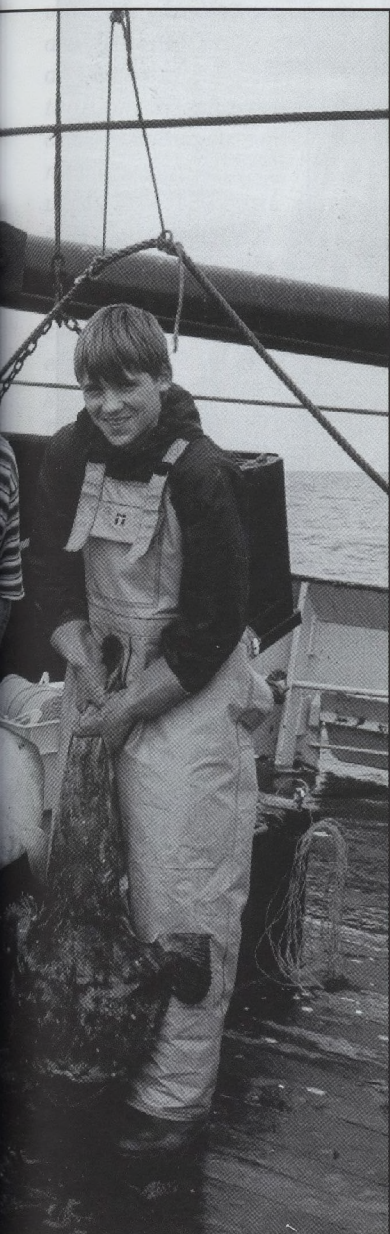
een aantal spelers dreigt in nauwe schoentjes terecht te komen.

Wie het allemaal een beetje volgt heeft zich in 2001 dus nog niet hoeven te vervelen. En waarschijnlijk zijn alle hierboven aangehaalde superlatieven de reden waarom het gisteren 3 januari was, en we ondertussen die razendsnelle reuzensprong naar oktober maakten.

En de quota...

Door de eigenaardige principes, die ook dit jaar nog steeds als maatstaf voor het nationale quota-beheer gehanteerd worden, zitten nogal wat schepen met *traditionele, maar ditmaal sterker uitgesproken* problemen. Toen bijna de volledige Vlaamse vloot na de stilligperiode koers zette naar de "westelijke wateren", werden de aldaar voorziene quota genadeloos verkracht. De gehele vloot viste nagenoeg zonder beperkingen de beschikbare quota in de gebieden VIIa en VIIf,g (voor de ligging van deze gebieden, zie kaartje bovenaan) in de vernieling (voor de cijfers, zie tabel op bladzijde 8). Daarna nam een belangrijke exclusieve groep het gehele "Golfquotum" voor zijn rekening, ad fundum, om vervolgens, zo rond augustus, uit te wijken naar de Noordzee. Een minderheid, amper 10% van de vloot, die traditi-

Foto hiernaast: schipper Godfroid (links) is de best geplaatste man om ons te vertellen hoe het er echt aan toegaat, daar op zee, waar schippers worstelen met de natuur en met de verordeningen van de Europese Unie.





'(...) Maar men vertelt zē er niet bij dat al die beesten morsdood zijn. Probeer zelf maar eens te overleven in een gesloten zak, gemengd met twee à drie ton kluts. Daar hoeft je niet eens een vis voor te zijn.'

oneel het gehele jaar consequent de westelijke wateren bevist, mocht daarna de kater werken, die veroorzaakt werd door dit uiterst ondoordachte, discriminerende beleid. Door de vroegtijdig grotendeels benutte quota, die overigens niets met fluctuaties van de visbestanden te maken hebben, moeten die schepen nu verder werken met uiterst strenge dagplafonds (zie kaderstuk over de chronologie van de maatregelen, op deze bladzijde), en dit in een periode dat de visserij voor hen lonend hoort te zijn. Nochtans kan die minderheid slechts zeer gedeeltelijk aansprakelijk worden gesteld voor de rampzalige verkrachting van dat gebied. Maar ze mogen er wel geheel voor opdraaien. *Want het huidige beleid stelt hun via extreem lage dagplafonds voor de gewetenloze taak om allerhande soorten economisch interessante vis weer over boord te zetten. Voor de visserijleek lijkt dat misschien wel echt een noodzaak, een groene en gewetensvolle maatregel, kwestie van de visbestanden op peil te houden. Maar men vertelt ze er niet bij dat al die beesten morsdood zijn.* Probeer zelf maar eens te overleven in een gesloten zak, gemengd met twee à drie ton kluts. Daar hoeft je niet eens een vis voor te zijn. Een goede raad: *don't try it at home, boys!* Als we dan de doeltreffendheid van dergelijke maatregel evalueren komen we tot de volgende onweerlegbare conclusies: **de visser**

heeft er niets aan, en ook niet de reder, die een ondraaglijk hoge brandstoffactuur aangegevoide vis. Economisch niet verantwoord. De vis heeft er niks aan, want die is toch dood. Ecologisch niet verantwoord. De visstapel heeft er niks aan want dode vis zal geen kuit meer schieten. Of van lange termijnvisie gesproken. De meeuwenpopulatie stelt het gelukkig opperbest, dank u. Nu het "groene verhaal" zo actueel is zou je toch ten minste mogen verwachten dat de inefficiëntie van het systeem van dagplafonds, en daarbovenop het gehele quotabeleid eindelijk eens aangepakt wordt. Daarbij mag men

niet alleen naar het belang van de visstocks kijken, maar kunnen en mogen ook de vissers niet vergeten worden. **We moeten dus afstappen van dat dwaze stramien van quota, vangstbeperkingen en dagplafonds.** Als de visser op zee gaat moet hij opnieuw vrijer kunnen vissen, in die zin dat de vis die gewild of ongewild in zijn net terecht komt niet zinloos gevangen wordt. Als tegenwicht voor vrije(re) visserij zou men onder meer gebruik kunnen maken van doordachte technische maatregelen en een betere *vaartdagenregeling*, waarbij de visser zelf kan en mag kiezen wat voor zijn specifiek geval de meest realistische stilligperiode wordt. Het gaat niet op dat een schipper

moet stilliggen om de kabeljauw te beschermen terwijl hij alleen maar op schol wil vissen in de Seine Bay waar helemaal geen kabeljauw voorkomt, bijvoorbeeld. Of men zou kunnen opteren voor streng bewaakte gebieden waar ELKE vorm van visserij permanent verboden is voor alle Europese vissers, zodat er kweektuinen ontstaan. Het sluiten van gebieden voor korte periodes heeft weinig of geen zin, zeker niet als sommige naties hun schepen daar dan gewoon laten verder vissen, of als er na de heropening van zo 'n gebied een echte invasie van vaartuigen toegelaten wordt. Het zelfde kan gezegd worden over stilligperiodes. Toen de Belgen in 2000 een maand tegen de kaai lagen had de Britse vloot vrij spel, zodat het visbestand hoognaamd geen kans kreeg om wat bij te komen. Om permanent gesloten gebieden te bepalen, mag het overleg zich overigens niet

Chronologie van de maatregelen

Nieuwjaar 2001: we starten het jaar met dagplafonds van 1000kg schol en 576kg tong in VIIa, 480kg schol en 480kg tong in VII f,g. Op 7 februari beslist de Europese commissie om belangrijke delen van de Noordzee te sluiten om de kabeljauwstand te beschermen. De sluitingsperiode zal lopen van 14 maart tot 30 april. De maatregel beoogt een betere spreiding van kabeljauwvangsten en minder teruggooi.

Tussen 14 maart en 30 april (=idem als Noordzee) wordt ook een belangrijk deel van de Ierse zee gesloten om de kabeljauwvangsten beter te spreiden en de teruggooi te verminderen.

Gezien deze Europese maatregelen gaat minister Gabriëls op 27 februari bij ministerieel besluit over tot het stilleggen van het grote vlootsegment. Belgische vaartuigen met een vermogen hoger dan 221kw mogen in maart en april max. 27 zeedagen realiseren. De maatregel heeft tot doel de visserijdruk op de niet gesloten gebieden binnen de perken te houden! Andere landen (Groot-Brittannië...) volgen die maatregel niet waardoor de visserijdruk hoog blijft.

1 mei, einde van de stilligperiode. Het grootste deel van de vloot zet koers naar de westelijke wateren. De dagplafonds voor tong dalen tot 360kg per dag in VII f,g waar het visseizoen ten einde is, maar blijven onveranderd hoog in de Ierse zee (VIIa). Een massa schepen meldt present.

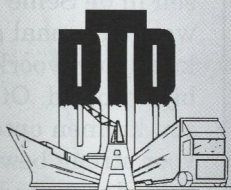
1 juni, het grootste deel van de vloot verzuult de Westelijke wateren voor de Golf van Biskaje. De 10% van de vloot die traditioneel het hele jaar door de Westelijke wateren bevist, bestelt een aantal flessen melk voor hun kater: alles plat gevestigd en de quota grotendeels opgelepeld.

Vanaf 1 augustus wordt de scholvangst in VIIa beperkt tot 700kg per dag en de kabeljauwvangst tot 100kg per dag, terwijl het kabeljauwplafond in de Noordzee opgetrokken wordt tot 1200kg(!) per zeedag. De grote vloot stoomt van Biscay naar de Noordzee.

Vanaf 8 september trekt men het dagplafond voor schol in VIIa verder omlaag tot 400kg, en er komt een beperking van 40kg per dag voor schelvis. Kabeljauw blijft beperkt tot 100kg. De schippers zijn unaniem: het ecologische en economische nut van die maatregelen is recht evenredig aan nul.

beperken tot politici en biologen, maar moeten een aantal werkgroepen van vissers van verschillende nationaliteiten betrokken worden. Dan hebben we het uiteraard over mensen die momenteel nog echt de zee op gaan, en de actuele situatie te velde kennen, en niet over mensen die al 15 jaar geen zout water meer geproefd hebben. Daarvoor is de toestand ondertussen te veel veranderd. En er zijn misschien wel enkelingen die beweren nog steeds op twee oren te slapen.

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

Benutting van de quota

Vergelijkende tabel van de benutte quota voor 2000/2001, in procent van de totale beschikbare quota voor de westelijke wateren. We zien duidelijk dat, ondanks de hoge quota voor kabeljauw en schelvis in 2001, deze toch sneller benut werden, door de hoge concentraties aan vaartuigen in deze gebieden.

	VIIa (Ierse zee)	tot 1/02/00	tot 1/02/01	tot 1/06/00	Tot 1/06/01	tot 1/10/00	tot 1/08/01
Kabeljauw	1%	20%	18%	93%	32%	97%	
Wijting	1%	13%	40%	59%	69%	73%	
Schol	1%	25%	59%	92%	82%		
Tong	1%	7%	12%	52%	64%	67%	
VII (W. wateren)							
Schelvis	2%	28%	15%	84%	43%	89%	
Zeeduivel	1%	27%	15%(ruil)	22%	26%	33%	
Schartong	1%	9%	7%	17%	16%	27%	
VIIIf,g (Bristol Ch.)							
Schol	4%	12%	49%	50%	92%	89%	
Tong	4%	19%	22%	58%	60%	80%	

Bron: Zeevisserijdienst

Maar zolang we geen praktisch onderbouwde visie ontwikkelen, kan al dat misplaatste handjesgeklap en billengeklets beter achterwege blijven.

Groepvorming

De reeds jaren in embryonaal stadium verkerende groepvorming

lijkt nu toch met de voetjes te beginnen schoppen. Opvallend daaromtrent is de aanvankelijk nieuwsgierige, maar naderhand erg conservatieve houding die een aantal reders van grotere vissersvaartuigen aannamen. Ze vinden het huidige systeem van dagplafonds best te pruimen, en

Dagplafonds in de praktijk.

(Of hoe schippers getraind worden in puzzels en vraagstukken.)

Stel: schipper VUK vaart uit, om in een bepaald gebied de visserij te bedrijven. In dat gebied gelden dagplafonds van 100kg voor kabeljauw, 40kg voor schelvis en 400kg voor schol. Vuk plant een visreis van 10 dagen. Dat betekent dat hij op het einde van de 10e dag mag aanvoeren: 1000kg kabeljauw, 400kg schelvis en 4000kg schol.

Oplossingen:

Mogelijkheid 1: na 4 dagen heeft Vuk zijn quota voor de volle 10 dagen aan boord. Vanaf de 5e dag gooit hij alle kabeljauw, schelvis en schol terug in zee (dood).

Mogelijkheid 2: Vuk ziet al na de eerste sleep dat er veel schol, kabeljauw en schelvis zit op zijn visgrond. Hij geeft de bemanning opdracht om niet meer dan de toegelaten dagplafonds aan boord te houden per soort. De 5e dag steekt er storm op, en de vis is verdwenen. Tot de 10e dag kan hij geen vis meer vinden. Had hij zijn vangsten van de eerste 4 dagen aan boord gehouden, dan zou de reis er heel wat minder stressy uit gezien hebben, terwijl hij toch binnen de toegelaten plafonds zou gevestigd hebben.

Mogelijkheid 3: Vuk start zijn visreis, en haalt zijn quotum voor schol in 4 dagen. Hij beslist om een andere visgrond op te zoeken, waar hij weinig of geen schol verwacht. Tot zijn ontsteltenis heeft hij 2 dagen later ook zijn quota voor schelvis en kabeljauw overschreden, omdat die soorten wel goed vertegenwoordigd waren op zijn nieuwe visgrond. Hij verandert opnieuw van visgrond. Daar zit schol, kabeljauw én schelvis. Ondanks zijn goed bedoelde aanpak moet hij opnieuw vis zonder overlevingskansen overboord zetten.

Mogelijkheid 4: Vuk en zijn collegae verlaten allen de visgrond en gaan elders op tong vissen. De quota voor tong en andere minder bedreigde soorten worden daardoor op de eerste visgrond niet meer benut. De biologen zien daarin het bewijs dat ook de tong in dat gebied strenger moet beperkt worden, want er zit, denken ze, zo weinig, dat de vissers dit quotum zelfs niet meer KUNNEN opvissen. Een jaar later gelden er ook extreme dagplafonds voor tong, omdat de jaarlijks toegewezen quota omlaag gehaald worden.

pleiten voor het behoud van deze vorm van quotabeheer. Het argument dat we op deze manier de visstapel niet efficiënt kunnen beschermen, door de onnodige teruggooi, is voor hen geen punt. Ze wijzen er op dat we tot op heden elk jaar tot de laatste dag konden vissen. En dat is uiteraard juist, maar daarom is het systeem nog niet efficiënt, laat staan duurzaam. Een ander, belangrijker argument van die mensen is de mogelijke commercialisering van de quota. *Na de stommiteit met de vislicenties, waardoor aan ieder schip een blanco cheque verbonden werd, die de gehele vloot om zeep hielp, kan men een nieuwe kapitaalsstrijd best missen. Velen vrezen echter dat daar de achterliggende bedoeling van de groepvorming schuilt, en dat is een bedreiging die zeer ernstig moet genomen worden. Het resultaat zou een elitair en absoluut antidemocratisch restant zijn, waarbij enkel de kapitaalkrachtigsten nog aan bod komen. Moest dergelijk scenario inderdaad op een verborgen bladzijde van het draaiboek staan, dan hebben die mensen uiteraard overschot van gelijk.*

Anderzijds zou die groepvorming wel een manier kunnen zijn om efficiënter en vrijer te vissen. Als ieder zijn deel heeft kunnen de vissers elkaars brood niet meer roven, zoals dat inmiddels wel degelijk gebeurd is. *Maar er kan op geen enkele manier een sluitende garantie ingebouwd worden die latere commercialisering verhindert. En daardoor zou het middel uiteraard erger kunnen worden dan de kwaal.*

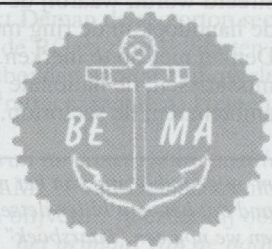
Hoe moet het verder

Het visserijbeleid is een moeilijke materie. Na 20 jaar GVB (Gemeenschappelijk Visserij Beleid) stelt de Europese Commissie vast dat we nog nergens staan. Ook op nationaal vlak zijn de positieve maatregelen overschaduwed door nadelige. ***De ernstige gevolgen van de sla-maar-raak aanpak van de visserijproblematiek laten zich vooral voelen onder de vissers zelf. Gestresseerde schippers, uitverkoopprondes, bemannings-exodus...*** In enkele landen, zoals Portugal, heeft men de visserijsector tot een rendabele onderneming weten om te vormen; ook daar evenwel ten koste van de op zee gaande vissers. Gezien de magere oogst die we na 20 jaar zorgen, problemen, torenhoge boetes en een nog steeds in nood verkerende visstapel kunnen binnenrijven, mogen we slechts één conclusie trekken. Het beleid faalt, de huidige denkwijze mag in de vuilbak, en er moet een frisse wind (liefst meteen 12 beaufort) door de vergaderzalen waaien. Na een fikse storm krijg je meestal goede visserij....Er zal werk aan de winkel zijn voor mevrouw Dua, vanaf 2002.

Philippe Godfroid.

Weekblad
TIJDINGEN
Oostendenaar
vraag ernaar
bij uw dagbladhandelaar

BEMA
doet het!



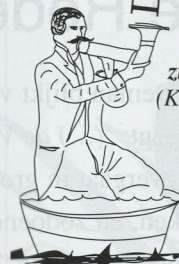
**Alle industriële en scheepsherstellingen-
mekaniek en plaatwerk.**

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.

tel./fax: 059 / 33 22 15.

GSM JOHAN (0477) 31 54 15 - GSM LUDO (0477) 33 54 35.

De citaten



'Ik hou van de hele Brassens, al zijn platen zitten in mijn collectie. Goed, hij is soms grof en zingt over zaken die niet tot mijn morele wereld behoren, maar dat doet niets af van zijn kunst.'

(Kardinaal Danneels in Humo, over de anarchistische Franse chansonnier Brassens.)

'Nog nooit was de kloof tussen de sector en de school immers zo groot als de laatste jaren. Naar men zegt zou teveel aandacht gaan naar andere maritieme sectoren en zou de visserij maar een tweederangs behandeling krijgen bij het PMI. Zo zwart-wit zal het wel niet zijn. Maar waar rook is is vuur!'

Bart Schiltz in de Rederscentrale.

'Ondernemers kunnen hun belangen veel sterker verdedigen omdat ze beschikken over kapitaal en een geprivilegerde onderhandelingspositie met de politiek. In Amerika bepalen ondernemers zonder enige democratische legitimiteit de verkiezingsstrijd. Van wie kreeg Bush de grote financiële bijdragen gedurende zijn campagne? En waarom ondertekent hij nu niet Kioto?'

Hans Blockland in DGA.

'Ik ben een intellectueel, dat wil zeggen een uitstervende diersoort.'

(Alberto Moravia)

'Ik heb geen dag- en nachtritme en dat breekt op. Ik ben nu 47 jaar en voel dat ik roofofbouw op mijn lichaam heb gepleegd (...) Het is een vak waarbij je ervoor moet zorgen dat je op je vijftigste kan stoppen.'

Schipper Dirk Pijl in Visserijnieuws.

'Ze kunnen beter over je fiets lullen dan over je lul fietsen.'

Wijlen Herman Brood.

'Per slot van rekening hebben we nog een "Paarsboek" voor de visserij (...) te verwachten van ene reddende engel alias Geert Deman. (...) Na een onderhoud met zijn OPEC-vrienden in een poging om een verlaging van de brandstofprijzen af te dwingen, zijn aangekondigde extra 5 bef per kg geveilde vis als Europese brandstoftaks voor de portefeuille van de reder en de verdrievoudiging van de opvangprijzen, staan we natuurlijk te trappelen om zijn volgende billenkletser te lezen!'

Luc Corbisier in de Rederscentrale.

In een vorig nummer konden we het al aankondigen. Geert Deman, secretaris-generaal van het Liberaal Verbond voor Zelfstandigen (LVZ), werkt aan een tekst die hij, in navolging van het Groenboek van de Europese Commissie, het 'Paars boek voor de visserij' noemt. HVB kon de tekst inmiddels inkijken.

Deman pleit voor een Maritiem Centrum Vlaanderen

De Rederscentrale rechts inhalen?

HET PAARSBOEK VAN Deman blijkt voorlopig nog een blauwboek te zijn. Zoals hij het in zijn tekst zelf zegt: '(...) de VLD moet en kan op deze sector nog een stempel drukken voor/ze overgaat in groene handen.' Om dit door de andere regeringspartners te laten slikken, en zodoende van het blauwboek een paarsboek te maken, heeft Deman er iets op gevonden: 'Toch is in deze nota rekening gehouden met de groene accenten om op die manier een aversie t.o.v. dit VLD-concept te vermijden.'

Achterhoedegevecht

SINDS JAAK GABRIËLS de bevoegdheid over de visserij kwijt is, zitten de liberalen blijkbaar met een kater. Dat is ook begrijpelijk, want in de visserij is vriend en vijand het erover eens dat de blauwe minister er niet veel van gebakken heeft. Moeilijker te begrijpen valt dan weer de ijver waarmee de liberalen zich vandaag inspannen om landbouw en visserij koste wat het kost te blijven controleren. Tijdens de onderhandelingen over de staatshervorming had het VLD-partijbestuur de liberale onderhandelaars opgedragen alles in het werk te stellen om Landbouw en Visserij in eigen handen te houden. Maar dat was, zo gaf voorzitter De Gucht toe in een interview in De Standaard, niet hard te maken. VLD-er André Denys greep bijgevolg naast de door hem felbegeerde portefeuille die bij de groene Vera Dua bleef. Prompt riep Denys zijn geestesgenoten op om een schaduwminister aan te stellen. Het ziet er trouwens naar uit dat Gabriëls (uit de federale regering gedegradeerd naar het Vlaamse niveau) die rol op zich zal nemen.

Analyse

Uiteraard is het het goed recht van de VLD om in de Vlaamse regering de, volgens hen, nodige blauwe accenten aan te brengen. Alleen is het niemand erg duidelijk waaruit die accenten dan wel kunnen bestaan. Het is daarop dat de tekst van Deman een antwoord wil geven.

Hij ontleedt de veranderingen die de jongste jaren in en rond de visserij gebeurd zijn. Hij komt daarbij tot een conclusie waarbij appels en citroenen in dezelfde mand gegooid worden: 'Geen enkele andere sector is in de afgelopen 40 jaar beleidsmatig meer in de steek gelaten dan de visserij. Veelal is de sector gebruikt door mensen die op korte tijd veel geld wilden verdienen. Wanneer de koe gemolken was, verdween ook de melker.' Da's een mondjevol dat daar staat (en dat is ook wat het volksmondje over de sector vertelt). Maar is het melkkoe-principe niet de gang van zaken in héél onze economie? Is heel Wallonië op deze manier destijds niet leeggemolken? Zijn de melkers ook niet verdwenen uit de Vlaamse scheepsbouw, zoals ze verdwenen zijn uit Renault Vilvoorde? Maar goed, dat principe is wel degelijk ook in de visserij toegepast. Dat de sector de afgelopen 40 jaar in de steek gelaten werd door de overheid is dan weer niet hard te maken. Rentesubsidies, goedkope diesel, bouw- verbouwings-, veiligheids- en sloppingspremies, allerhande studies en commissies, ruime tegemoetkomingen in de RSZ... het is in het verleden allemaal met gulle hand door Europese, Belgische, Vlaamse en West-Vlaamse overheden uitgestrooid. Er is blijkbaar wel degelijk grote interesse vanuit de overheid voor de sector.

Dat doorheen al die overheidssteun een welbepaalde politiek van schaalvergroting nagestreefd wordt, waarbij de kleintjes stelselmatig de handdoek in de ring moeten gooien, schijnt Deman niet op te merken. De Europese commissarissen, de nationale visserijministers, de ambtenaren, de sectortop... ze zijn het er alle-

maal over eens, alhoewel je het niemand in zoveel woorden zult horen zeggen: *de kleintjes moeten eruit*. Dat is zo in België, en dat is zo in de hele Europese Unie. Het is dan ook alleen maar in het hoofd van Deman dat de visserij 'plotseling op(loopt) tegen de consequenties van afspraken in Europees verband (...)' Plotseling? Wijst HVB de vissersgemeenschap niet al veertien jaar op de consequenties van haar Europese collaboratie? Nochtans herinneren we ons dat zijn minister Gabriëls

In de Rederscentrale vonden ze het niet nodig om op de publicatie van het paars-blauwboek van Deman te wachten. Daar wisten ze al op voorhand dat het een 'billenkletser' zou worden. RC-directeur Corbisier: 'Per slot van rekening hebben we nog een "Paarsboek" voor de visserij (...) te verwachten van ene reddende engel alias Geert Deman. (...) Na een onderhoud met zijn OPEC-vrienden in een poging om een verlaging van de brandstofprijzen af te dwingen, zijn aangekondigde extra 5 bef per kg geveilde vis als Europese brandstofprijzen voor de portefeuille van de reder en de verdrievoudiging van de opvangprijzen, staan we natuurlijk te trappelen om zijn volgende billenkletser te lezen!'

HVB doet het anders. Hier oordelen we op basis van de tekst zelf. Of die geschreven werd door Deman of door Corbisier doet er niet toe... tenzij je ervan uitgaat dat het licht alleen maar in de kantoren van de Rederscentrale schijnt. (Dat is overigens wat men daar nogal eens blijkt te denken.)



destijds zei veel belang te hechten aan de kleine kustvisserij. Het zou voor Deman interessant zijn te ontleden waarom die woorden niet in daden omgezet werden. Wellicht zou hij dan tot dezelfde conclusies moeten komen als wij gedaan hebben in een stuk dat heette: 'Hoe de Vlaamse visserij geliquideerd wordt door de N.V. Europa'. (*)

Ronduit naïef is Deman waar hij denkt dat de overheid in de toekomst zal optreden als 'hoeder van het algemeen belang' of dat daar geopteerd wordt 'voor het algemeen belang van de visserijgemeenschap'. Dat zou pas een spectaculaire vernieuwing van de politieke cultuur zijn! Het is niet omdat de staat gefederaliseerd wordt dat ze opeens deze van het 'algemeen belang' zou worden. Alle groen-, blauw- en paarsboeken ten spijt blijven we tot nader order in een maatschappij leven waar het algemeen belang nogal vaak verward wordt met het belang van de sterksten.

Ook in Vlaanderen zal de staat in elke sector — en dus ook in de visserij — de Europese gedachte van de grootschaligheid blijven promoten. Ook in het gefederaliseerde België

zal het geld vloeien in de richting van de 'nationale kampioenen'.

Dat geldt voor de visveilingen, voor de rederijen en voor de visverwerking.

Eens die kampioenen bekend zijn, zal het uiteraard niet afgelopen zijn met de concurrentiestrijd. Die kampioenen zullen immers ingezet worden in de Europese concurrentieslag.

En daaruit komen dan weer de superkampioenen voort die de concurrentieslag met de V.S.A. aangaan. Het winnen van deze concurrentiestrijd is de wortel die alle 'ezels' uit de

sector in een 'ratrace' voorgehouden wordt (en die 99,9% van hen nooit te pakken zullen krijgen). Wees er maar zeker van dat het 'algemeen belang' en het 'belang van de visserijge-

meenschap' ook in de toekomst aan deze 'ratrace' zullen geofferd worden.

Maritiem Centrum

Instinctmatig voelt Deman dat ook wel aan. Vandaar wellicht dat hij pleit voor de oprichting van een *Maritiem Centrum Vlaanderen* (MCV) dat grote onafhankelijkheid van de sector en van de overheid moet krijgen. Zijn MCV wordt een draaischijf waarrond hij 'bevolking', 'overheid', 'entiteiten' (zoals het Vlaams Visserij Informatiecentrum) en 'partners' (VLAM...) ziet cirkelen.

Zal zo'n MCV het visserijroer omgooien? Ja, zegt Deman, want daarin zullen de lakens uitgedeeld worden door managers die blaken van beroepstrots, ethisch bewustzijn, verantwoordelijkheidsgevoel, integriteit en nog zo van die woorden die Deman in zijn blauwboek enthousiast rondstrooit; kwaliteiten die je, zoals algemeen bekend, bij managers overdadig aantreft. Volgens de auteur van het blauwboek zijn dat de mannen die zout in de sectorwonde zullen strooien tot eer en glorie van de gemeenschap. Krachtadig als ze zijn, zullen ze de reders met strenge hand naar de nieuwe ecologische en sociale visserij leiden. Deman zelf 'zal er dan ook op toezien dat de uitwerking met voortvarendheid ter hand zal worden genomen'.

Pro en contra

Er is veel voor en tegen dit MCV van Deman te zeggen. Als de Vlaamse visserij overleeft zal dat inderdaad gebeuren door 'iets' dat *los-vast* staat van de sectortop en van de vele staatsorganen waarmee de visserij te maken krijgt. Dat lijkt welhaast een absolute voorwaarde te zijn om de vastgereden Vlaamse visserij weer in beweging te krijgen. Maar dat vastrijden heeft niets te maken met het 'gebrek aan diplomatie' dat Deman aan de Rederscentrale toeschrijft, noch met de ethische managerskwaliteiten van de sectortop.

Het heeft wèl alles te maken met een welbepaalde maatschappijkeuze. En die wordt door Deman evenmin in vraag gesteld als dat zou gebeuren door de door hem verfoeide sectorverantwoordelijken. Erger nog: door de oplossing te zoeken in de richting van een managersteam van 'sterke mannen' steekt Deman de sectortop rechts voorbij, want de RC en de ZV zijn ten minste nog gebonden aan tal van overlegorganen die de 'ratrace' (zouden) kunnen temperen.

De ideologie van de concurrentiepositie zal dan ook in het MCV van Deman de motor van de dingen blijven... hoezeer hij ook roept dat daar 'het primaat van de politiek' geldt. En de Vlaamse visserij zal bijgevolg verder afkalven om de allergrootsten de brokken te geven die ze nodig hebben om uiteindelijk bij de winnaars te horen. Vandaar wellicht dat de varende visserswerknemers nu al volledig uit het blauwboekverhaal weggegomd zijn. Nergens worden zij door Deman als volwaardige gesprekspartners vermeld. Alleen de werk-

Alle voorkomende
reparaties van
alle merken
scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte
scheepsschroeven

Gespecialiseerd in
complete machinekamers
voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten



Antwerp Propeller Service

Kruiboeksesteenweg 162

2070 Burcht / Zwijndrecht

Tel.: + 32 (0) 3 252 73 42

Fax: + 32 (0) 3 252 92 12

GSM + 32 (0) 475 67 54 56

gevers en de overheid spelen mee in zijn blauw spel. En waarom heeft hij het altijd over Reders, met een hoofdletter?

Edmond Volk

(*) In HVB VIII/2001, p. 20 t.e.m. 25.

1ste Oostendse Visserijfeesten slaan aan



Het Blankenbergse Shantykoor trad zowel in de Vismijn als op het podium aan de Baelskaai op. Met sukses overigens.

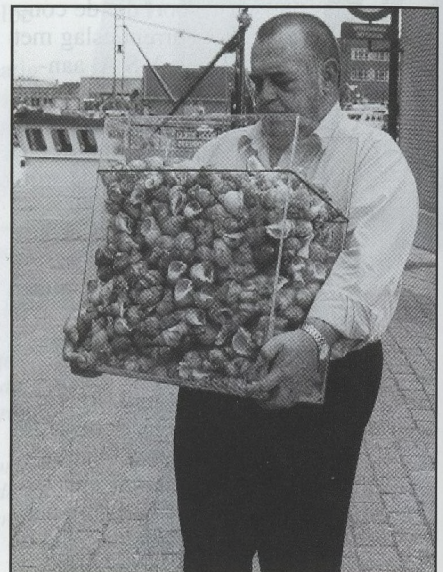
DE WEERSVOORSPELLINGEN BELOOFDEN niets goed voor het weekeinde van 8 september, de dag van de eerste uitgave van de Oostendse Visserijfeesten. Regen en een aanhoudende noordwestenwind matigden de organisatoren in hun verwachtingen. Reeds voor de middag was de twijfel weggenomen. Vanaf het openingsuur stroomde het volk toe en werd het gezellig druk in en rond de vismijn. Tegen het middaguur was er al een onverhoopte volkstoeloop. Bijna alle parkeergelegenheden rond de Vismijn en de H. Baelskaai was ingenomen. Na de middag was het zoeken voor een plaatsje. Op enkele druppels na verstoorde de regen het feest niet. Duizenden belangstellenden lieten de kans niet lig-

gen. Of het er nu tien- of vijftien-duizend waren laten we in het midden. Hoe groot zou de publieke belangstelling geweest zijn bij ideale weersomstandigheden? Ongetwijfeld een overrompeling. Het initiatief van de vzw Oostendse Visserijfeesten is duidelijk aangeslagen. Het opzet om de visserijsector dichterbij de mensen te brengen en de mogelijkheden te tonen aan jongeren heeft zijn doel niet gemist. Voor veel bezoekers was het ook de eerste kennismaking met de (gerenoveerde) vismijn.

ZATERDAG 8 SEPTEMBER was de bekroning van een maandenlange voorbereiding. Echte tegenkantingen hebben de organisatoren niet

ondervonden, maar enige terughoudendheid was er wel. De eerste organisatie mag dan nog wat leemtes vertoond hebben. Veel pakhuizen bleven dicht en het aantal vaartuigen in het Visserijdok was miniem. De "vlootshow" bleef beperkt door de weeromstandigheden. De Blankenbergse Scute en enkele zeilvis-sloepen uit Gravelines en Duinkerke bleven liever binnengaats. Ook de Marine zag op de valreep af om drie vaartuigen (de Valcke, Albatros en Zeeleeuw) naar Oostende te brengen. Daarmee zijn de meest aangevoelde tekortkomingen, waaraan de organisatie uiteindelijk geen schuld heeft, aangehaald.

Daarentegen hadden heel was bedrijven bijzondere inspanningen geleverd. In het pakhuis van de visgroothandel Simons-Decru zorgde de Groepsvereniging van Zeevisgroothandelaars voor een vistafel met 72 gekende en minder gekende vissoorten. Een gedeelte werd speciaal aangekocht op de Parijse vismarkt in Rungis. Zaakvoerder Joël Vandenbroucke kon zijn ogen niet geloven toen hij zoveel volk over de vloer kreeg. Tellen was er niet bij, maar de vishandelaar is zeker dat het er meer dan 5.000 waren. Ook de Scheepswerf IdP had Philippe De Vestele geen inspanning achterwege gelaten om goed uit de verf te komen. In de ruime constructiehal werd een kleine vakbeurs opgezet, het werfsterrein



CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmaten - ankers - herbruikbare materialen - visserijbenodigdheden - rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 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



en de ateliers lagen er kraaknet bij. Ook aan de Baelskaai hebben enkele bedrijven grote kuis gehouden om de bezoekers in de beste omstandigheden te ontvangen. Carlo Feys van Smederij St-Martin liet een stuurhuis in aanbouw zien. Zeer druk was het eveneens bij Renaud Diesel, SKB en de Visserij Coöperatie. Ook de animatie in en rond de vismijn genoot bijval. De dag werd afgesloten met een maritiem diner en een "bal populaire" in de vismijn waarop Lucy Loes alleen optrad nadat Will Andis moest afhaken wegens opname in het ziekenhuis. Gewezen schepen van toerisme en feesten Dries Vermeesch, toch een man met veel ervaring, vond het een prima initiatief dat zeker voor herhaling vatbaar is. 🐾

Tekst en foto's gw.



Foto vorige bladzijde onderaan: Geen feest zonder wedstrijd. 17 deelnemers beantwoordden alle vragen van de zoektocht juist. Moeilijker was het antwoord op de schiftingsvraag. Hoeveel wolken bevat de glazen bak die hier door Hubert Cattoor wordt aangebracht. Het juiste antwoord was 617 en de winnares heet Greet Van Kriekingen uit Werchter.

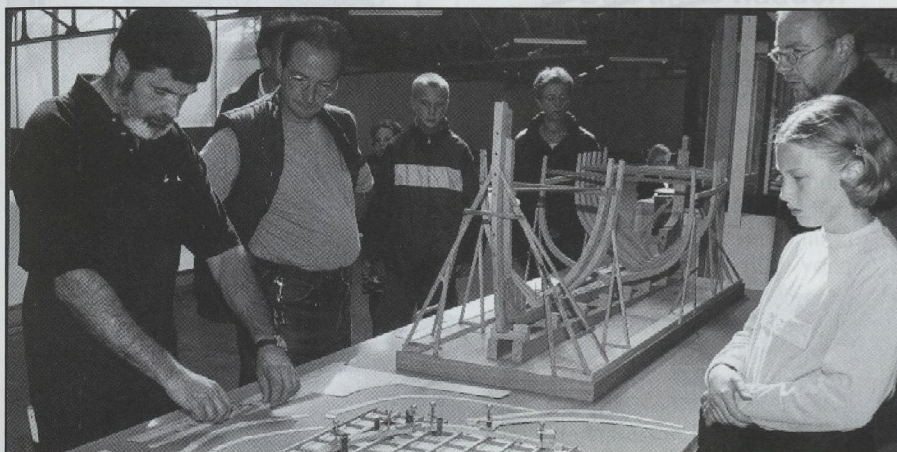


Foto bovenaan: Als afsluiter van het dagprogramma traden verschillende Vlaamse vedetten op aan de showbus. Het spektakel werd bijgewoond door honderden toehoorders.

Foto midden: De gewezen Oostduinkerke reder Norbert Vercoutter demonstreerde zijn vaardigheid in het nettenbreien.

Foto onderaan: Georges Verleene gaf op de traceerzolder van de Maritieme Site Oostende tekst en uitleg aan de hand van een schaalmodel (1/10) over de voorbereiding van de bouw van de Oostendse tweemastsloep.

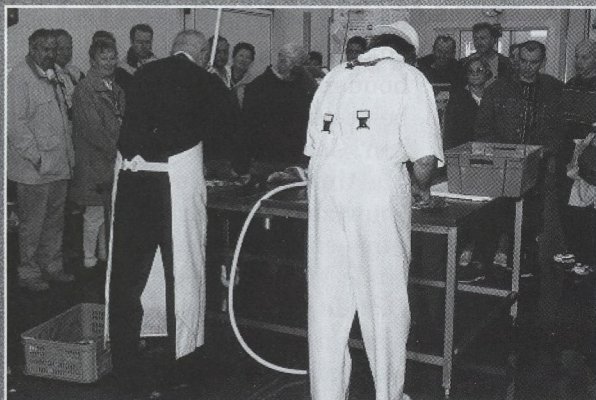
N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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



**2de Oostendse
Visserijfeesten
op zaterdag
7 september 2002**

De organisatoren van de Oostendse Visserijfeesten hebben na een evaluatievergadering beslist om door te gaan. Door het enthousiasme waarop hun initiatief werd onthaald, gevolgd door een massale publieke opkomst, lag het een beetje voor de hand. Maar uiteindelijk moeten een aantal mensen opnieuw bereid gevonden worden om hun schouders onder de maandenlange voorbereiding te zetten. Dit alles onder voorbehoud dat er ook een officiële toestemming komt.



BRIEVEN

Brieven voor deze rubriek worden gericht aan Het Visserijblad, H. Baelskaai 12 te 8400 Oostende.

Faxen kan ook: 059 / 32 55
59. Publicatie houdt niet in dat de redactie het met de inhoud eens is. Verder behoudt de redactie zich het recht voor brieven in te korten en te redigeren. Brieven die naamloos opgestuurd worden belanden onverbiddeijk in de prullenmand.

Motorist O.82 Mariner niet "vermist"

Gewezen motorist Johnny Vansevenant van de O.82 Mariner (zie vorig HVB-nummer) is nog steeds actief. "Hij vaart als motorist op het baggerschip Sanderus van Baggerbedrijf Jan De Nul dat momenteel in Singapore bedrijvig is en hij woont nog steeds op hetzelfde adres", liet zijn zoon Stuart ons weten. "De speelgoedrenbaan waarvan sprake in het artikel was eigenlijk mijn kerstgeschenk." Stuart was toen twee jaar oud. De O.82 leed schipbreuk op 17 december 1979, waardoor hij het kerstgeschenk nooit in handen kreeg, maar het verhaal van het ongeval en het verhaal van zijn gemist kerstgeschenk des te meer.

Einde VVIC

Hierbij delen wij u mee dat mevrouw Miet Verhamme niet langer in het Informatiecentrum tewerk gesteld is. Gezien het huidige centrum, met zetel te Nieuwpoort, op 31 december definitief ophoudt te bestaan en er nog geen perspectieven zijn voor de oprichting van een nieuw centrum, konden wij Verhamme geen werkzekerheid garanderen. Zij was gedurende de laatste drie jaren de drijvende kracht van het centrum en we wensen haar veel succes in haar nieuwe loopbaan. De lopende administratieve taken worden waargenomen door Marijke Braeme en Martine Dachez.

Willy Versluys, voorzitter



COOPERATIEVE PRODUCTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

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

Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Liliane

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

Ferryboten in Oostende houden

Hoe houdt een Havenbestuur de klanten in d'r haven? Wie een lijn wil opstarten gaat op zoek naar ro-rodokken waar grote schepen (228 m) kunnen aanmeren. Is het Havenbestuur in staat hiervoor de nodige gelden vrij te maken? De voorhaven is te krap. De nieuwe zeesluis laat op zich wachten. Veel haven terreinen zijn gehypothekeerd door niet-havengebonden bedrijven. Het zijn niet bepaald elementen die potentiële kandidaten voor Oostende doen kiezen.

H. de Bruyn, Rotterdam.

In De Panne hadden ze kielboten

Het artikel 'De Pannenaars in 1901' in HVB IX/2001 p. 16 heeft mijn aandacht weerhouden. Dat de vissersbevolking er al honderd geslachten lang in kleine huisjes woont, zoals De Winne beweert, is niet correct. Volgens betrouwbare bronnen zijn de vissers daar komen wonen nadat de Oostenrijkse vorsten in 1775, in een omzendbrief de magistraten en ambtenaren van de dorpen en steden opgeroepen hadden zeevisserijen te organiseren. En dat om de bevolking van voedsel te voorzien.

De eerste vissers in De Panne waren van

Fransen oorsprong en kregen zes Franse kronen per maand als vergoeding, ook kregen ze er huisvesting. De vissersfamilies die De Winne daar in 1901 ontmoet heeft kunnen er al honderd jaar gewoond hebben, maar zeker geen honderd geslachten.

HVB slaat de bal mis als ze zegt dat de boten in De Panne platbodems waren. De vaartuigen van De Panne, Koksijde, Oostduinkerke en Nieuwpoort waren alle kielschuiten. In De Panne trok men ze bij hoogtij zover mogelijk op het strand, ze werden er vastgelegd en bij laagtij kipten ze om. Vandaar ook dat ze gelost werden vooraleer ze konden omkappen en de vissers tot aan de borst in het water stonden. Vandaar ook dat er veel ongelukken gebeurden als de vaartuigen kipten. Voor de petite histoire vermeld ik hier nog bij dat ze in De Panne ook de 'puizen' van boord haalden omdat de Pannenaars de inhoud ervan gebruikten om hun akkers mee te bemesten. Tot vandaag dragen die van De Panne daardoor de bijnaam: 'puuzenschuimers'.

Ten slotte dient nog gezegd te worden dat de vissers niet moesten betalen om in te schepen op de IJslaanvaart. Wel konden zij van de reder een voorschot krijgen om hun uitrusting voor de reis mee te betalen.

J. Klausing, Oostende.

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 - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Onderhandelingen over vervanging O.29 Broodwinner

Momenteel worden onderhandelingen gevoerd over de vervanging van het schoolschip voor het visserijonderwijs, de O.29 *Broodwinner*, door een groter schip. Navraag bij het provinciebestuur wees uit dat de bestendige deputatie in dit verband nog geen enkele beslissing heeft genomen. De overeenkomst met de eigenaar is per 1 september trouwens nog stilzwijgend voor een jaar verlengd.

Andere bronnen melden dat er in ieder geval contacten geweest zijn met meerdere rederijen die hun vaartuig of een van hun vaartuigen beschikbaar houden. De jaarlijkse kostprijs voor een groter en recenter vaartuig zal hoe dan ook hoger liggen, ook al omdat er wellicht een bijkomend bemanningslid zal vereist zijn. Ook de Vlaamse Gemeenschap heeft een grote vinger in het dossier aangezien het de huurkosten voor schip en bemanning draagt.

Rouwdienst

Op zondag 7 oktober wordt een herdenkingsdienst gehouden voor de slachtoffers van de N.52 *Seahunter* die op 8 oktober 1998 het leven lieten. De rouwdienst ter nagedachtenis van Albert en Gregory Salliau, Patrick Vandewoude en Jean-Pierre Le Louarn vindt plaats om 9 uur in de Capucijnenkerk in Oostende.

Nieuwe motor en pech voor Z.319 Avontuur

De grote boomkortreiler Z.319 *Avontuur* van BVBA Rederij Avontuur (Johan van den Berg uit Urk) werd op Scheepswerf De Schroef in Sluiskil gehermotoriseerd. Aan boord kam een nieuwe Wärtsilä 6L26 als hoofdmotor. Tevens kwam er ook een nieuwe generatorset voor de aandrijving van de boegschroef, de vislier en de toekomstige

ge twinriglier. De versteviging van het achterschip om een twinwiginrichting te plaatsen werd nu aangebracht. Voor de verbouwing heeft het vaartuig bijna een jaar aan de kant gelegen. Aan de maidentrip in zware weer hield het vernieuwde vaartuig een kromgetrokken giek over, die in Urk vervangen werd.

Project "Zee Kiezen" start

Met het nieuwe schooljaar start ook het provinciaal promotieproject "Zee Kiezen" in de Vlaamse lagere scholen. Een provinciaal ambtenaar zal in de komende maanden van school tot school trekken met de interactieve video en DVD-schijf met ideeënmap voor de leerkrachten. Het project, deels gefinancierd met Pesca-geld, wordt op maandag 2 oktober voorgesteld in Heistse vestiging van het Provinciaal Maritiem Instituut.

30ste Europort in Amsterdam

Van dinsdag 13 tot zaterdag 17 november loopt de 30ste editie van de tweejaarlijkse maritieme vakbeurs Europort in Amsterdam. In het RAI-complex presenteren 550 exposanten hun nieuwste producten aan vakmensen uit de visserij, binnenvaart, koopvaardij, rederijen, scheepswerven, baggersector en offshore industrie.

In dezelfde periode loopt in een van de andere hallen van het RAI de Marine Equipment Trade Show, een vakbeurs voor professionelen uit de kleine beroepsvaart en de watersportindustrie.

Europort is gratis toegankelijk voor vakbezoekers die over een uitnodiging beschikken. Wie werkzaam is in de maritieme sector kan tot 24 oktober een uitnodiging aanvragen op www.europort2001.com of op fax. 00-31-(0)20-448.97.07 met vermelding van naam, bedrijfsnaam en adres. De toe-

gangskaarten worden opgestuurd. Zonder uitnodiging bedraagt de toegangsprijs 35 gulden.

Nieuw Nederlands controlevaartuig

De Algemene Inspectiedienst (AID) beschikt over een nieuw inspectievaartuig. De "*Barend Biesheuvel*", genoemd naar de dit jaar overleden oud-minister en bedenker van de quotagroepen in de Nederlandse kottervloot. Het schip is 61,40 meter lang, 11 meter breed en heeft een holte van 5,80 en een diepgang van 3,80 meter. Het werd gebouwd door Damen Shipyards in Gorinchem. De voortstuwingskracht wordt geleverd door twee Caterpillarmotoren van 1.770 kW waardoor het controlevaartuig een snelheid van 17,4 knopen haalt. De accommodatie is berekend op 20 opvarenden.

Spanje onderhandelt rechtsreeks met Marokko

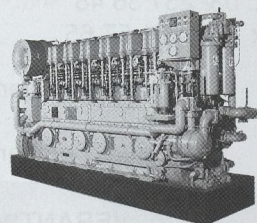
Na het afspringen van de onderhandelingen over een visserijakkoord tussen de Europese Unie en Marokko heeft een groepering van Spaanse vissers rechtstreekse onderhandelingen over vangstmogelijkheden in Marokkaanse wateren aangevat. Een groep eigenaars van longliners uit Ribiera stelde Marokko voor om een belangrijk deel van de vangsten in Marokkaanse haven aan te land. De Spanjaarden zijn ook bereid bij te dragen in de creatie van werkgelegenheid in de Marokkaanse vissector.

Op 9 september overleed Henri Tourlousse (69), rustend kapitein ter zeevisserij en schipper van het sportvissersvaartuig De Anna. Bredenaar Henri Tourlousse werd geboren in Oostduinkerke op 2 mei 1932 en was de echtgenoot van Nelly Vermote.

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 schroeffassen
Las- en leidingwerk

Scheepsdiesel Service

SDS n.v.



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

Visfraude in Zeebrugge zwaar bestraft, maar vrijspraak voor Freddy Pollet

De medeplichtigen aan de visfraude in de Zeebrugse Visveiling gaan niet vrijuit, oordeelde de correctioneel rechtbank in Brugge. Enkel toenmalig algemeen directeur Freddy Pollet werd vrijgesproken. Veilingmeester Katrien Braet kreeg opschorting van straf. De andere betichten kregen boetes van 200.000 frank, waarvan een gedeelte met uitstel.

Een reder, drie vissers, gewezen algemeen directeur van de ZV Freddy Pollet, toenmalig commercieel directeur Johan Van de Steene en een bediende moesten zich voor de correctionele rechtbank in Brugge verantwoorden voor manipulatie van aanvoergegevens, het omzeilen van de visquota en schriftvervalsing. De feiten, vastgesteld door inspecteurs van het Ministerie van landbouw, dateren van 10 mei 1996. De behandeling van de onregelmatigheden werd door de Brugse raadkamer verwezen naar de correctionele rechtbank. De beschuldiging sloeg op de administratieve verwerking van een hoeveelheid tong die als (niet gequoteerde) tongschar werd geboekt. Het gerechtelijk onderzoek sleepte jaren aan omdat de verdediging voortdurend aanvullende onderzoeken eiste en de zaak wilde afdoen als een administratieve vergissing. Uiteindelijk weerhield de rechtbank alleen de onjuiste vangstopgave en het niet correct invullen van de veilingsdocumenten.

Huidig directeur Johan Van de Steene, destijds commercieel manager en verantwoordelijk voor de verwerking van de marktgegevens, kreeg van de rechtbank een boete van 200.000 frank, waarvan de helft met uitstel. Reder Louis Vantorre en de bemanningsleden Rik Vantorre, Alex Decordier en Bruno Decordier werden veroordeeld voor hetzelfde bedrag, waarvan ze slechts 20.000 frank effectief moeten betalen.

Meer controles vanuit de lucht en op zee

Inspecteurs van het Ministerie van Middenstand en Landbouw hebben vorig jaar meer vissersvaartuigen gecontroleerd dan de jaren voordien. Dat blijkt uit het overzicht in het jaarverslag van het ministerie. Het overzicht omvat zowel routine- als administratieve controles in de vismijnen, viswinkels en vissersvaartuigen in havens en op zee. Tijdens de controles stelden de visserijcontroleurs 48 processen-verbaal op en ging over tot de in beslagname van 3.445 kg vis, afkomstig van sluikvoer, met een marktwaarde van 650.000 frank. Op zee werden 23 inbreuken geverbaliëerd. Ten opzichte van de jaren voordien werden meer vissersvaartuigen gecontroleerd door de visserijwacht en vanuit de lucht.

OVERZICHT CONTROLES

1998	.....	1999	.....	2000	
Aantal controles in de vismijnen	89	.....	119	.....	74
Aantal controles in andere locaties	88	.....	4	.....	16
Aantal autonome controles op zee	6	.....	4	.....	5
Aantal op zee gecontroleerde vaartuigen (samen met de marine)	184	.....	88	.....	314
Aantal visueel gecontroleerde vaartui-					

gen	304	.....	297	.....	328
TOTAAL	671	.....	512	.....	737

103 vaartuigen voorzien van VMS-satellietbakens

Voor het volgen van de bewegingen van de vissersvaartuigen kan nu volop gebruik gemaakt worden van het VMS (Vessel Monitoring System) dat eind vorig jaar operationeel werd. Alle vaartuigen groter dan 20 meter tussen de loodlijnen of 24 meter over alles moeten uitgerust zijn met een satellietbakens (de zogenaamd blue box) voor permanente positiebepaling met behulp van satellietcommunicatie. Voor ons land werd het controlecentrum in Oostende gevestigd. Hierdoor kunnen de posities van 103 VMS-plichten Belgische vaartuigen permanent gecontroleerd worden. Ook vreemde vaartuigen in wateren onder Belgische jurisdictie worden via de satelliet gevolgd. Het Belgische controlecentrum staat permanent in verbinding met de buitenlandse VMS-controlecentra waardoor ook Belgische vaartuigen in andere communautaire wateren te volgen zijn.

O.V.A.

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

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

Centrale

Tel 059 / 33.90.90 — Fax 059 / 32.04.46

E-mail: ova@skynet.be - website ova.be

Afslag - Koeltransporten
Steve - Patrick

059 / 33.90.93 - 059 / 33.90.92

Loonadministratie

Fabienne

059 / 33.90.95

Boekhouding

Karine

059 / 33.90.90

Directeur — Marc BRUYER

059 / 33.90.99.

De coöperatieve van de reders, met meer dan 50 jaar ervaring!

Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE

50

JAAR GELEDEN

SITUERING

Vele eeuwen geleden kwamen al uitgestrekte oesterbanken voor in het Kanaal en de Noordzee. Ze liepen van de Bretoense tot aan de Noorse kusten, maar zijn behalve voor Bretagne, overal verdwenen. Vast staat dat oesters in onze kontreien niet onbekend waren. Uit oude stadsrekeningen weten we dat in de 16de eeuw oesters ten geschenke werden gegeven aan o.a. de Raad van Vlaanderen. Het ging toen om uit Zeeland, Engeland of Frankrijk geïmporteerde oesters.

Van oesterkweek in Oostende was pas sprake in de tweede helft van de 18de eeuw. Het waren de Gentse gebroeders Jan en Pieter De Loose die aan de wieg stonden van de eerste kwekerij "Constantin Clays & Cie", genoemd naar de directeur van de onderneming. Het hoogtepunt van de "Les Ostendaises" situeert zicht in de 19de eeuwse

Belle-époque-periode. De bekendste kwekerijen waren A. Stichert, Stracké & Cie, Royon-Hertoghe, Louis Janssens & Fils, H. Desmet-Lambrecht, SA des Huitrières Park Ostende (Delbouille), Van Graefscheppe en Vanderheyde. De oesterputten lagen verspreid. Deze van Royon lagen aan de Parijsstraat, Vanderheyde zat op het Hazegras (Oesterbankstraat), Janssens werkte in de Langestraat. De oesterkwekers Max Stichert, Stracké, Debrock en Valcke werkten op de oester-oever van de havengeul. Het kweken van de eerste oesters in de Spuikom door de firma Halewyck dateert van 1934. Raoul Halewyck (+ 22.04.78), de laatste Oostendse oesterkweker, produceerde "Ostendaises" tot in 1976. Twintig jaar later, op 18 mei 1996 hervatte "De Oesterput" aan de Spuikom de oesterkweek. Jacky Puystjens was de initiatiefnemer van het reconversieproject dat ondertussen reeds enkele tonnen "Ostendaises" aan de man bracht. Alles over de Oostendse oesterkweek is terug te vinden in het "Oostendse Oesterboek" in 1978 gepubliceerd door toenmalig stadsarchivaris Norbert Hostyn en Raoul Halewyck. (gw)

[Uit "Het Nieuw Visserijblad" van 1996]

Waar bleven

Er was eens een tijd toen alle restaurants van het land graag uitpaktten met "Oostendse Oesters". Dit bleef niet beperkt tot ons landje maar praktisch in geheel Europa waren de hotelhouders fier aan hun klanten de kostelijke afgezanten van de Koningin der Badsteden aan te bieden. Ongewijfeld was dit een flinke reclame voor onze stad en het ging zelfs zo ver, dat vreemde oesterverkopers hun oesters naar hier stuurden om verwaterd te worden. Zo kregen ze dan ook de "smaak" van de Oostendse oesters. De oesterverzending liep in de miljoenen en als de eerste wereldoorlog uitbrak waren Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk en Rusland onze beste afnemers. De internationale spoorlijnen zorgden er verder voor dat de Oostendse oesters tot in Bulgarij en Turkije geraakten om er het gehemelte van de fijnproevers uit de Balkan te strelen. Het gehele bedrijf bloeide, want niet minder dan 26 firma's zorgden voor 14 voor kweek, verzending en verpakking.

Oorlog ook hier rampspoedig

Het uitbreken van Wereldoorlog I trok een dikke streep door de rekening van onze oesterkwekers. De putten werden niet ontzien en de meeste werden vernield. Van een heraanleg na de oorlog was er geen sprake meer.

Onteigening, urbanisatie, oorlogschade en dergelijke meer, speelden hierin een voorname rol. Vooraleer men dan tot een heropbouw kon overgaan was het te laat. Want de concurrentie had niet stil gezeten en had de afzetmarkt veroverd. De bordjes aan de winkels en in restaurants vermeldden niet meer "Oostendse oesters", maar thans stond overal te lezen "Zeeuwse oesters" ...

De Zeeuwse kwekers hadden het voordeel gehad gedurende de gehele oorlogstijd rustig voort te kunnen werken en de Vlaamse kwekers stonden dan ook voor een onmogelijke taak tegen stroom op te roeien. Daarbij had zich een derde in de zaken gemoeid. Portugal, het land der sardiënen, was eveneens op de markt verschenen, en zond ons "groene oesters" ofte "marennas vertes".

In deze maandelijkse rubriek, gebaseerd op HVB van 1951 plaatsen we ook telkens advertenties die stammen uit die tijd.

De tekst-, taal en zetfouten die u in de tekst aanteft zijn helemaal voor rekening van het journaal van die tijd.

BRUNET & C^o

OOSTENDE

Tel. 71.319 — Telegr. «Compas»

Zeevisgroothandel

SPECIALITEITEN

VERSE, GEZOUTEN en
BEVROREN HARING

Oostendse Oesters?

Toch nog kuimels

Lag de oesterkweek praktisch geheel stil, het vervoer en het verwateren van vreemde oesters bracht toch nog heel wat bedrijvigheid voor onze mensen. Van hier uit werd dan weer de uitvoer van te Oostende verwaterde oesters naar het buitenland hervat. De spoorweg deed hier een goed zaakje, want al deze oesters werden per express verzonden en brachten voor de maatschappij een aardige stuiver op. De staat profiteerde dus onrechtstreeks mee van het geval.

Een gespecialiseerd personeel stond ter beschikking. Het hoeft dan ook niet gezegd dat al deze specialisten rijkelijk hun brood verdienen.

Toch werd het plan de oesterkweek weer op zijn vroeger peil te brengen niet opgegeven. Het duurde weliswaar tot 1932 alvorens deze plannen vastere vormen aannamen. Het Zeewezen ontfermde zich over de toestand en voorgesteld werd de kweek te beproeven op de vergunningsgronden van de Staat. Grote moeilijkheden dienden overwonnen en grote geldsommen dienden besteed aan de voorbereidende werken. Drie jaar gingen voorbij alvorens men terug kon kweken op grote schaal. Maar weer stond een oorlog voor de deur en toen deze uitbrak stond men zover dat nagenoeg weer EEN miljoen oesters konden uitgevoerd worden. Vergeleken bij de 30 miljoen oesters per jaar die voor 1914-18 uitgevoerd werden, was dit schamel, maar anderzijds waren gunstige voortekenen voor een verdere uitbreiding voorhanden. Vooral in Midden-Europa scheen weer grote interesse te bestaan voor onze oesters.

Vergeefse hoop

Toen de kanonnen opnieuw het woord kregen, werd op slag weer al het werk van jaren vernietigd. Het leegmaken van de spuikom in Januari 1941 was rampzalig voor de oesterkweek. Het vroom eventjes vijftien graden onder nul en een ijskorst van een voet dik bedekte de bodem van de spuikom. Het was amen en uit met de oesterkweek ...

Nu nog herbeginnen? 't Zal moeilijk gaan gezien het voornaamste en gretigste afzetgebied voor onze oesters verdwenen is. Oost-Europa en de Balkan hebben op dit ogenblik geen interesse meer voor deze delicatesse en het ontbreekt aan geld om ze te betalen ...

Instee van oesters uit te voeren in grote hoeveelheid staan we nu voor het feit dat jaarlijks miljoenen oesters uit de vreemde in ons land ingevoerd worden.

Terwijl Nederland zijn zorgen kent met de oesters, waar de voorraad niet bijster groot meer schijnt te zijn, heeft het nog steeds dit voordeel dat de oesterkultuur is blijven bestaan. Voor ons is het echter een vervlogen droom. Dat dit voor onze ekonomie een groot verlies betekent, zal wel niemand kunnen ontkennen.

Voor Uw OESTERS,
Levende: KREEFTEN,
LANGOUSTEN en
bevroren Z A L M

Oesterputten

HALEWYCK & Co

Oostende

EEN KWALITEIT:
— (57) DE BESTE —

Telefoon : OOSTENDE 71121

Desmidt-Sleyter

Sint Franciscusstraat, 22
Oostende

Telefoon : 724.96

Verkoop van :

RIETEN LUWERBENNEN
RIETEN MIJNBENNEN
RONDE SCHEEPSBENNEN
WISSEN BENNEN IN
ALLE GROOTTEN

Voor uitstekend IJS, VIS en GARNNAAL
wende men zich tot

HUIS H. DEBRA

ZEEBRUGGE 841.G1 en 841.G2 EXPORT — IMPORT

Zout voor de vissers

(31)



CARELS

Diesel Motoren

R. Bauwens & Co

AGENTSCHAP
REDERIJKAAL, 35
OOSTENDE

(8)

HEREN REDERS
VOOR HET SCHILDEREN
UWER SCHEPEN VRAAGT DE
S C H E E P S V E R F
«A R T A»

A R T A

IS BELGISCHE FABRIKATIE
FABRIEKEN
M. DELVIGNE S.A., NAMEN
A R T A

IS DE BESTE SCHEEPS-
VERF

A R T A

DE GOEDKOOPSTE
DE STERKSTE VAN LAN-
GE DUUR
DROOG IN 4 UREN
ROESTVRIJ BESTAND
TEGEN WATER
WORDT IN ALLE KLEU-
REN GEMAAKT
IN POTTEN VAN 5 KG
EN WORDT DOOR DE
GROTE SCHEEPVAART
GEBRUIKT

VRAAGT PRIJZEN EN
INLICHTINGEN AAN HET
DEPOT VAN DE FABRIEKEN

L U X O R
STOCKHOLMSTRAAT 41
OOSTENDE

(338)

WINSLOW

waarborgt een zuivere en doelmatige smering...

WINSLOW

schakelt alle schadelijke stoffen uit, houdt de olie zuiver en bewaart zijn smerende eigenschappen...

WINSLOW

verhindert vroegtijdige sleet en besnoeit uw uitbatingsonkosten...

WINSLOW

OLIE- & MAZOUTFILTERS

geleverd en geplaatst door :

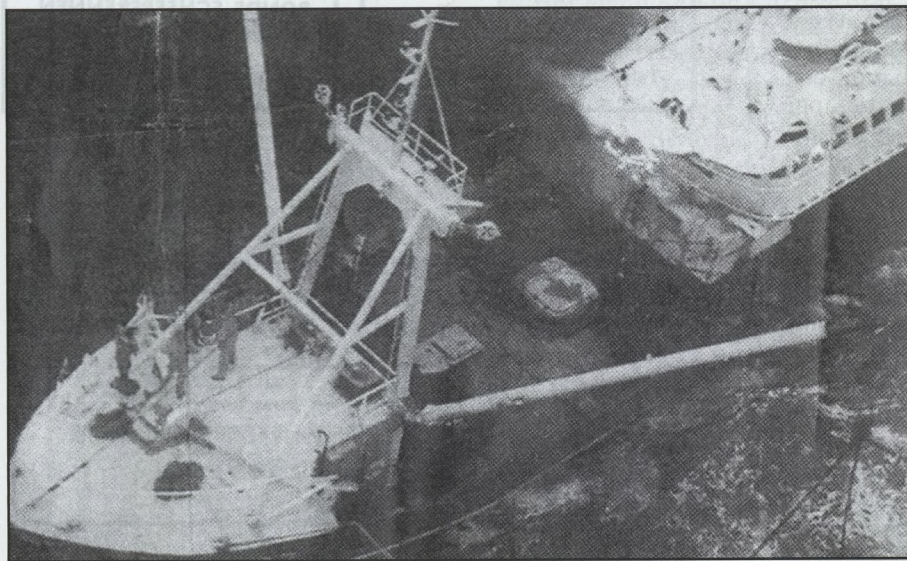
CHANTIERS et ARMEMENT
SEGHERS

Slipwaykaal, 4, - Oostende

Z.27 Free Bird uitgebrand

DE Z.27 FREE BIRD van rederij De Blauwvoet BVBA ligt zwaar toegetakeld in Liverpool na een uitslaande brand in de machinekamer. De bemanning zit veilig thuis. Of de Z.27

van Marc Deman en Brenda Utterwulge nog voor herstelling in aanmerking komt, hangt af van het expertiseverslag van de verzekeringsmaatschappij Belgamar.



Tijdens de reddingsoperatie werd dit beeld vanuit de helikopter genomen. De felle wind stuwt het vuur naar stuurboordzijde. Op de piek staat de bemanning klaar om naar het reddingsvlot te springen. (Foto RAF)

DONDERDAGVOORMIDDAG 13 SEPTEMBER was de bemanning van de Z.27 twaalf mijl ten zuidwesten van het eiland Man, ter hoogte van de stad Douglas, aan het vissen bij een noordwestelijke storm van negen beaufort toen het bilge-alarm afging. Naast schipper Marc Deman waren nog vijf vissers aan boord. Motorist Filip Vanhove vaart al drie jaar op de Z.27. Voor stuurman André Van de Velde was het zijn eerste reis sinds hij, na vier jaar dienst bij het Loodswezen, opnieuw naar de visserij overstapte. Matroos Eric Houtteman sprong een reis in voor Ronny Savels die eveneens al een paar jaar aan boord is, net als Eddy Vandierendonck. De 19-jarige lichtmatroos Olivier Asseloos was pas aan zijn derde reis toe.

Gered

"In de machinekamer hing een sterke geur van verdampte stookolie, afkomstig van de zeer warme retourleiding. Lang konden we het er niet uithouden", doet schipper Marc Deman enige dagen na de ramp en toevallig ook op zijn 34ste verjaardag zijn verhaal. *"Aan dek zagen we vervolgens rook uit*

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

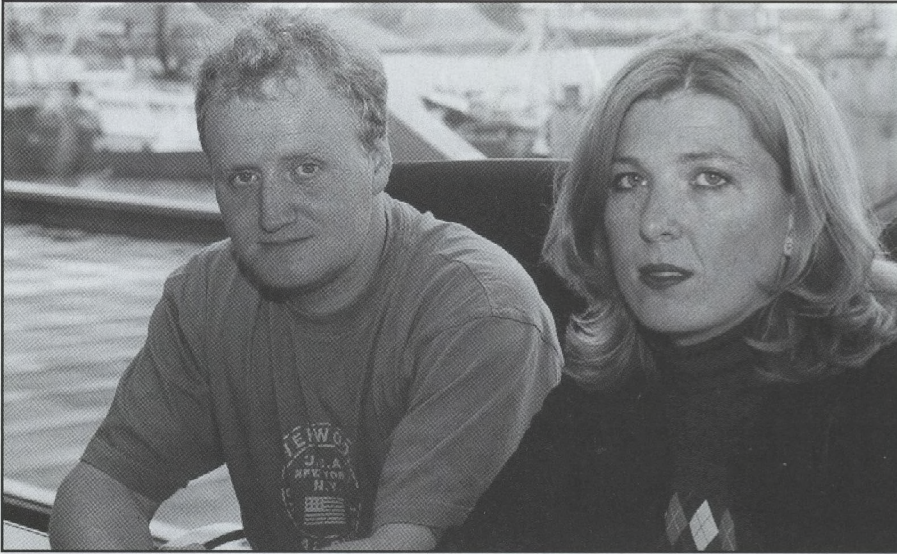
Kustvaart, visserij en binnenvaart

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



de lierkamer opstijgen wat duidelijk op brand wees. We sloten alles af en activeerden de CO2-brandblusinstallatie, maar die kreeg de brand niet gedoofd. De brand drong door tot het stuurhuis.” Marc liet de reddingsvloten in veiligheid brengen en verstuurdde een Inmarsat-noodoproep. De Coastguard van Holyhead stuurde een helikopter en lifeboat. “De helikopter kwam zeer snel ter plaatse, net toen er een explosie in de machinekamer ontstond. Omstreeks 11 uur begon de reddingsoperatie. We kregen het bevel om ons met het pneumatische vlot van het schip te verwijderen omdat een operatie boven de brandhaard te riskant was. Twee per twee werden we opgetakeld en naar het hospitaal van Bangor gevlogen voor onderzoek. Niemand was gewond. We kregen droge kledij en konden overnachten in Holyhead. ‘s Anderendaags zorgde de Mission to Deep Sea Fisherman dat we in Liverpool geraakten waar ons vaartuig ondertussen naartoe gesleept was. Het schip was zwaar toegetakeld, maar de vangst

Foto boven: Reder Marc Deman en echtgenote Brenda Utterwulge vragen zich al hoe het nu verder moet. Foto hiernaast: de Z 27 in betere tijden.

WIE WIL ER NIET ALTIJD VERBONDEN ZIJN MET DE THUISHAVEN ?
OF DRINGT EEN NOODSITUATIE ZICH OP WAAR BIJSTAND GEWENST IS ?

BEL DAN MET IRIDIUM

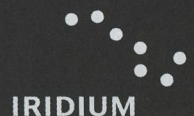
IRIDIUM SATELLIETCOMMUNICATIE

Waar ook ter wereld, U bent altijd verbonden met de thuishaven.
Bellen voor de prijs van **0,48 US \$ per minuut***
E-mail berichten versturen en ontvangen
Draagbare satelliettelefoon, met wereldwijde dekking,
uiterst betrouwbaar en gemakkelijk te bedienen.

* Speciale voorwaarden geldig tot 31 december 2001 voor alle communicaties van een Iridium naar een Iridium toestel.

VOOR INFO

European Datacomm n.v. Heidestraat 257 B-2070 Zwijndrecht
Tel +32 (0)3 210 15 35 Fax +32 (0)3 210 15 25 info@edchq.com
Scheepswerf IdP - IdP Shipyard Vismijnlaan 5 B-8400 Oostende
Tel +32 (0)59 32 18 64 Fax +32 (0)59 32 08 13



EUROPEAN DATACOMM®

We *cover* your world

Bezoek ons op www.europeandatacomm.com
www.idp-shipyard.be

was intact. We lieten onze vis onmiddellijk overbrengen naar Zeebrugge", doet Marc zijn verhaal.

Ravage

De machinekamer, het bemanningsverblijf en het achterschip van de Z.27 Free Bird zijn volledig uitgebrand, de rest zit zwaar onder het roet. Door de hitte zakte de aluminium brug in elkaar. Voor Marc Deman blijft het afwachten wat de verzekeringsmaatschappij beslist. Total loss of herstellen? Wat ook het antwoord is, het zal maanden duren vooraleer hij opnieuw kan uitvaren.

Vijf jaar geleden, in augustus '96, kocht Marc Deman het vaartuig Z.27 Mercurius van de reders Claeyss-Cattoor. Het was een middenslagvaartuig, in 1974 bij De Graeve gebouwd, van 33,50 meter en een motorvermogen van 930 pk. Het jaar daarop begon Deman met een reeks investeringen. De oorspronkelijke 'De Industrie'-motor werd vervangen door een Cummins-diesel, de keerkoppeling vernieuwd en een ijsmachine geplaatst. In 1999 liet hij zijn vaartuig drie meter verlengen en plaatste hij ook een aluminium brug. Vorig jaar volgde twinrig-apparatuur, twee nettenrollen en het aanbrennen van het Marelec-trekkrachtbeveiligingssysteem. Tevens werd de hydrauliek vernieuwd en op de brug kwam een dure Scanmar. De eigenaars hebben er alles aan gedaan om het 27 jaar oude vaartuig rendabel te houden.

Toekomst

Marc Deman (°27.09.67) zit al zijn



De Z.27 aan de kaai in Liverpool nadat het vuur er doorheen raasde. Zowel beneden als of de brug is de ravage compleet.

hele leven in de visserij. Hij is de zoon van gewezen reder Hubrecht Deman en broer van reder Kurt Deman (Z.55 Goede Hoop) en van de in visserijmiddens alom bekende Geert die elders in dit blad uitvoerig aan bod komt.

Marc kreeg zijn opleiding in de visserijschool te Heist en voer vijf jaar als scheepjongen op de Z.55 die toen aan zijn vader toebehoorde. Als matroos kwam hij op de N.36 Donia en als stuurman trok hij talloze keren naar de kreefteput met de Z.307 Zeetrappier en Z.134 Mercator. Zijn eerste reizen als 24-jarige schipper gebeurden met de

Z.296 Mooie Meid. Vijf jaar later kon hij de Z.27 verwerven en voor eigen rekening varen.

Hoe het nu verder moet weet hij nog niet. Wordt het schip hersteld, dan is er maanden werk voor de boeg. "Oordeelt de verzekeringsmaatschappij echter dat het vaartuig verloren is, dan moeten wij van nul herbeginnen", bedenkt echtgenote Brenda. "In plaats van de 254 brutoton van de Z.27 zullen wij vrede moeten nemen met een vermindering van de tonnenmaat met dertig procent. Daar zullen we dan nog eens goed moeten over nadenken", vindt het zwaar getroffen rederspaar. (gw)

Power for the world

▲ Scheepvaart

▲ Landbouw & Industrie

▲ Grondverzet & Transportinstallaties

▲ Gasmotoren & Warmtekrachtinstallaties

Industrie, energievoorziening, landbouw, scheepvaart, vervoer.

In onze hoogontwikkelde wereld draait veel om de kracht van diesel- en gasmotoren. De kracht van DEUTZ. DEUTZ motoren worden gekozen om hun grote zuinigheid en hoge betrouwbaarheid. Zo bouwt DEUTZ aan een nieuwe wereld. Betrouwbaar en economisch.

DEUTZ BELGIUM NV

DEUTZ BELGIUM NV.SA

Zwarte weg 1
Haven 343
B-2030 Antwerpen

Tel.: (32) 3.546.02.60
Fax.: (32) 3.546.02.99

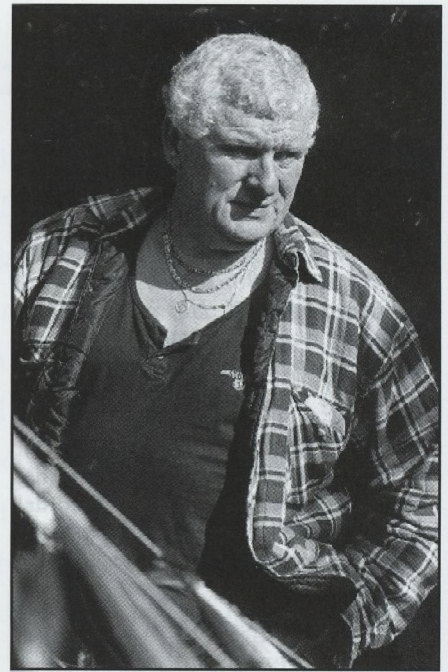


Fernand Verleene:

“Willen ze de bootjessjouwerie kapot?”

FERNAND VERLEENE (52), 38 jaar visser, heeft zich voor het oog van tv-kijkend Vlaanderen kwaad opgewonden. In het programma “Recht op Antwoord” van Goedele Liekens stond hij alleen voor de camera. Zijn opponent, vishandelaar en ijsleverancier Jean-Marie Bolle die de Oostendse vistrapverkopers in opspraak

bracht, bleef thuis, maar kwam toch in de uitzending met voorafgemaakte opnamen. Er was dus geen publieke confrontatie. “Dat hij zich terugtrok met het alibi van een dreigtelefoon, zit mij hoog”, betoogt de Bredense reders-schipper van het kustvaartuig O.533 Virtus.



Fernand Verleene stond oog in oog met de tv-camera. (foto gw)

Jean-Marie Bolle, de bekende zaakvoerder van een vishandel op enkele passen van de vistrap, voert al enige tijd een mediacampanje tegen kustvissers die aan de vistrap gefileerde vis verkopen. Volgens het politiereglement mag dat niet.

Fernand Verleene: “Natuurlijk weet ik dat het niet helemaal volgens het boekje is. Maar mag een vishandelaar blikjesbier verkopen in zijn winkel, mogen de viskramen langs de Visserskaai bereide schaaltes aanbieden? Moet ik die mensen ook aanvallen? Iedereen moet zelf zijn verantwoordelijkheid nemen. Ik kom daar niet in tussen. Ik weiger wel verse vis van één dag oud weg te gooien. Er zit dan niet anders op dan de vis te fileren. Andere verkopers gooien hun onverkochte waar toch ook niet in de vuilbak. Ik wil daarover door niemand aangevallen worden. Wij trachten hier ons brood te verdienen.”

- De vishandelaars beweren dat zij moeten investeren in strenge sanitaire voorzieningen die aan de vistrap niet aanwezig zijn.

- “De vishandelaars? Alleen Jean-Marie Bolle voelt zich geroepen om te waken over de volksgezondheid. Is bij hem alles in orde? Waar bleven trouwens die vishandelaars in de uitzending. Ze wer-



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.

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

TOP TROCK gepatenteerde kledingsdroogsystemen

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

den toch ook uitgenodigd?"

- Willen de vishandelaars de vistrap soms weg?

- "Die enkele kilo's gefileerde vis vormen toch geen bedreiging voor hun handel. Wij als eendagsvissers overleven dank zij de vistrap. Als wij al onze vis via de vismijn moeten verhandelen kunnen we er beter mee ophouden. Het is precies omdat wij rechtstreeks aan de consument kunnen verkopen dat wij overleven. Regelmatig de politie op mij afsturen om pv's op te maken schrikt mij niet af."

- Reglementen moeten toch nageleefd worden?

- "Akkoord. Maar iedereen gelijk voor de wet."

- Is het meningsverschil over de verkoop het enige dat de vistrapverkopers ongerust maakt?

- "Natuurlijk niet. Wij vrezen voor de toekomst. Er is sprake dat we de ligplaats voor onze vaartuigen verliezen als hier een soort doorkijkkaquarium komt. Schepen Labens, die ook in de uitzending te zien was, weet daar niets van. Het zijn natuurlijk nog maar geruchten. Maar waar rook is is vuur zegt het spreekwoord, of niet soms?" (gw)

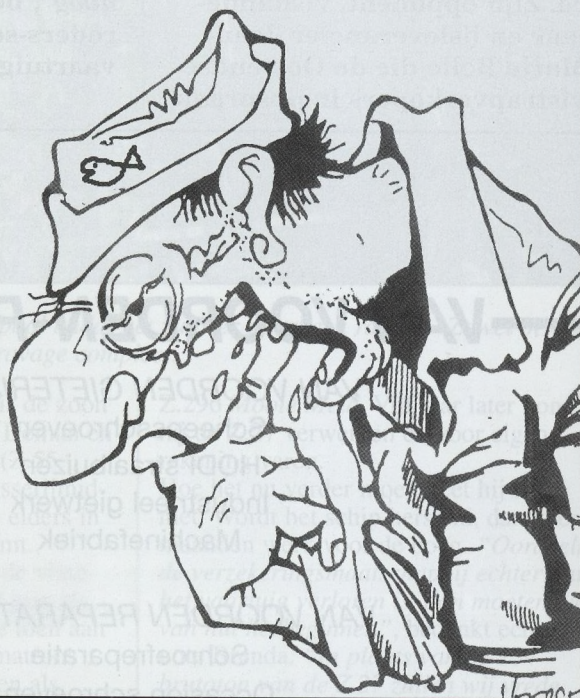


DE LAATSTE vuurtorenwachter

Voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

Uit protest
weigert
De Laatste
Vuurtorenwachter
vandaag een
column
af te leveren.

Over de reden
voor deze
beslissing lees je
alles op de blad-
zijden 26 - 28.



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

Vandekerckhove krijgt inzage in dossier

VERLEDEN JAAR WERD HVB-redacteur Flor Vandekerckhove door de Centrale Vrijzinnige Raad (CVR) bij de minister van landbouw voorgedragen als kandidaat voor de taak van moreel consulent in de visserij. Tot vandaag heeft hij die taak niet kunnen opnemen. Een en ander is het gevolg van een beschadigingscampagne die in de hogere sectorregionen tegen hem opgezet werd en die door de toenmalige minister van landbouw, Gabriëls, werd gesteund. Sindsdien probeert Vandekerckhove inzage te krijgen in het dossier dat tegen hem opgesteld werd. Dat is hem onlangs gelukt ook. Dat dossier blijkt trouwens uit de vuile wasmand te komen. En zoals je inmiddels wel weet: wij vinden dat de vuile was dringend buitengehangen moet worden.

HET LEEST ALS het verhaal van een dissident ten tijde van wijlen de Sovjet-Unie. Nochtans is het een reeks die zich vandaag in het democratische Vlaanderen van de XXIste eeuw afspeelt. Op 18 september van vorig jaar wordt minister Gabriëls er door de CVR van op de hoogte gebracht dat Vandekerckhove officieel de kandidaat is voor de functie van moreel consulent in de visserij.

Ministerie van Dossierbouw

Kort daarna krijgt onze man een vragenlijst toegestuurd vanuit het ministerie van landbouw. Op 27 september stuurt hij deze lijst ingevuld terug naar hetzelfde ministerie. Daar laten ze er (volgens sommige reders is dat in tegenstelling tot de gewoonte op dat departement) geen gras over groeien. De daaropvolgende dag verneemt Vandekerckhove via via dat 'de aalmoezenier en een aantal ambtenaren' een

dossier tegen hem voorbereiden. Omdat inmiddels ook een reder al vernomen heeft dat Vandekerck-

hove op de Dienst voor de Zeevisserij niet welkom zou zijn, neemt onze publicist op 11 oktober het initiatief om aalmoezenier Demaeght op te bellen. Uit het gesprek blijkt dat deze inderdaad op de hoogte is van het dossier. Hij deelt Vandekerckhove zelfs mee dat het uitsluitend zou bestaan uit artikels die hij in HVB geschreven heeft: '(...) En dan is er vooral die affaire rond de vissersenquête. Dat zijn ze in Brussel natuurlijk niet vergeten.' (*) Uit het gesprek leert hij ook dat het feuilleton 'De slag der sporen van hormonen in het vlees' dat op dat ogenblik in HVB verschijnt danig op de lever van de aalmoezenier ligt. Deze meent namelijk (totaal ten onrechte!) zichzelf te herkennen in de figuur van pastoor Pierre Flotte die in

het verhaal een belangrijke plaats inneemt. Twee minuten later (!) krijgt HVB-directeur Willy Versluys een telefoontje van dezelfde Demaeght waarin deze hem bezweert er alles aan te doen opdat zijn naam in deze zaak niet vermeld zou worden. Hij deelt Versluys zelfs mee wie dan wel aan de basis van dat dossier zou liggen. Sindsdien weet Vandekerckhove dat naast de aalmoezenier en de ambtenarij, ook sommige elementen uit de sectortop tegen zijn kandidatuur geageerd hebben. Dat wordt kort daarna ook bevestigd. Op 10 november deelt Gabriëls aan de voorzitter van de CVR immers mee dat hij bij zijn voorneemen blijft om de benoeming niet te tekenen, 'want de klachten tegen Vandekerckhove komen uit verschillende hoeken'. (Hoe deze verschillende hoeken op de hoogte kwamen van de zaak en wie deze 'verschillende hoeken' gevraagd heeft tegen Vandekerckhove te ageren laat zich raden.)



Sommigen willen dat HVB de werkelijkheid beschrijft zoals deze schilder ze op het doek zet.

Schrijven wordt gevaarlijk

Intussen heeft Vandekerckhove beslist zijn stukken in HVB niet meer met zijn eigen naam te ondertekenen. Ook aan de 'vissers van de ronde tafel' raadt hij aan om zich vooral niet bekend te maken. Dat is nieuw in HVB. Vroeger heeft dit blad er altijd voor gepleit dat mensen open en bloot voor hun mening uitkomen.

Maar in een milieu dat mensen viseert omdat zij gebruik maken van hun recht op vrije meningsuiting moet men evenwel zeer voorzichtig beginnen zijn.

Daarna gaat de beschadigingscampagne tegen de HVB-redacteur verder. Zowel in persoonlijke gesprekken (o.a. op 12 december 2000 met de moreel consulente van Oostende) als in een krant (Het Laatste Nieuws van 8 februari 2001) blijft de aalmoezenier stemming maken tegen Vandekerckhove. Op tal van vergaderingen wordt de noodzaak van

een moreel consultant in de visserij door Demaeght geridiculiseerd. Ook in het Informatieblad van de Rederscentrale (RC) probeert men de HVB-redacteur af te schilderen als een leugenachtig sujet (eerst in de RC van december 2000 en daarna in het nummer van februari 2001). Het recht van antwoord dat Vandekerckhove terzake vraagt, wordt in de RC eerst vergeten en enkele maanden later uiteindelijk toch geplaatst, weliswaar met de beledigende redactionele toevoeging van de RC-top:

'Hier hebben wij geen boodschap aan, verdraaide berichtgeving druist "ligna recta" in tegen alle pogingen om de sector op één lijn te krijgen.' Op de uitdrukkelijke vraag om aan te tonen waaruit die 'verdraaide berichtgeving' dan wel mag bestaan wordt geen antwoord gegeven.

Openbaarheid van bestuur

Intussen voert Vandekerckhove

een papierslag om inzage te krijgen in het dossier dat tegen hem opgesteld werd. De wet van 11 april 1994 geeft dat recht immers aan elke burger die een persoonlijk belang kan doen blijken bij een overheidsbeslissing. Die wet zegt dat de overheid hooguit **vijf-enveertig dagen** heeft om op zo'n vraag in te gaan. Laat ons eens kijken hoe ze op landbouw met wetten omgaan.

Vandekerckhove vraagt daar uitdrukkelijk om op 1 maart 2001. Kort daarna deelt minister Gabriëls hem mee dat hij de vraag doorgespeeld heeft aan de juridische dienst van het ministerie. Op 27 augustus (d.i. bijna **zeven maanden later**), nadat daarover vragen gesteld zijn in de senaat en na het sturen van verschillende aangetekende brieven, krijgt hij uiteindelijk een zending waarin hij alleen maar het volgende aantreft: een stuk uit het dossier dat hij indertijd gepubliceerd

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

KAAI 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) 117 38 0685 of (+31) 651 314 190

heeft over de vissersenquête van aalmoezenier Demaeght; een stuk uit hogervermeld feuilleton, en wel de passage waarin Demaeght zichzelf meent te herkennen; een uitnodiging voor een tentoonstelling (!) van het kunstenaarskoppel PIAS waar Vandekerckhove deel van uitmaakt en een tiental afleveringen van De Laatste Vuurtorenwachter (d.i. de naam waaronder Vandekerckhove in dit blad al veertien jaar lang zijn satirische columns laat verschijnen). De opgestuurde columns blijken stuk voor stuk reacties op 'het verwijt' van de sectortop als zou Vandekerckhove de vuile sectorwas buitenhangen; verwijt dat elke ernstige journalist als een lofzang in de oren moet klinken.

Het zal de lezer opvallen dat de zending helemaal overeenkomt met hetgeen de aalmoezenier op 11 oktober (d.i. 10 maanden vooraleer de overheid het dossier ter inzage gaf aan Vandekerckhove) al wist te vertellen.

Volgens de bijgevoegde brief zou die zending verder bewijzen 'dat het onjuist is te beweren dat na 26

september 2000 plots een agressieve campagne tegen U werd opgestart waartegen U zich ten lange hebt moeten verdedigen.'

Nochtans is dat hetgene wat zich in de werkelijkheid voorgedaan heeft, zoals de lezer hierboven heeft kunnen lezen.

De inzet van dit debat

De brief die het pakket vergezelt besluit met de volgende merkwaardige zin: 'Voor zoveel als nodig vestig ik Uw aandacht op artikel 10 van de wet van 11 april 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur.' Uiteraard hebben we het even opgezocht en wat zien we? Artikel 10 zegt: 'De in toepassing van deze wet verkregen bestuursdocumenten mogen niet verspreid, noch gebruikt worden voor commerciële doelstellingen.' Dit laatste tekent beter dan wat ook de inzet van dit debat. Begrijpen wij het goed als hier gezegd wordt dat Vandekerckhove de stukken die hij nota bene zelf geschreven heeft niet meer mag verspreiden? Als dit het geval is — en we zien niet in wat het an-

ders zou kunnen zijn — dan is dat het ultieme bewijs dat Vandekerckhove in deze kwestie van meetaf aan gelijk had: hier wordt een publicist de rekening gepresenteerd omdat hij zijn werk gedaan heeft. De geestelijke, administratieve en zakelijke leiders uit de sector die ooit in HVB door Vandekerckhove hard aangepakt werden, hebben zich verenigd om zich te wreken. Dat deze lieden effectief gevaarlijk zijn, mag blijken uit het resultaat: hier wordt iemand gebroodroofd!

Buiten het rijk van het ministerie van landbouw zou dit een aanval op de vrije meningsuiting heten, een aanslag op de persvrijheid en een verkrachting van het vrije woord. En dat is iets dat we niet mogen toelaten. Met de Spanjaarden van weleer moeten we zeggen: No pasaran!

J. Cabasse

(*) We herinneren de lezers eraan dat die enquête indertijd een schandaal veroorzaakt heeft. Omdat de resultaten ervan de sectortop niet erg bevielen, besliste de Provinciale Visserijcommissie deze resultaten niet bekend te maken. In de plaats daarvan verscheen er een verbloemd berichtje in het Informatieblad van de Rederscentrale. Vandekerckhove slaagde er toen in die enquête en de resultaten ervan wel degelijk in de openbaarheid te brengen.

BVBA

LEKENS H.

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

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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

BOEK BESPREKINGEN

Frank Neyts

Wat is er met de Hovercraft gebeurd

Bij Pentland Books in het Engelse Bishop Auckland bij Durham verscheen het 130 pagina's tellende boekje 'Whatever Happened to the Hovercraft?'. Het werd geschreven door John Lefeaux, een ex-officier bij de Royal Navy die in 1966 bij het toen pas opgerichte British Rail Hovercraft Ltd in dienst trad. Het werd de aanzet van een schitterende carrière die hij als Algemeen Directeur van het bedrijf afsloot.

In die hoedanigheid was hij van nabij betrokken bij de technische, operationele en commerciële uitdagingen die de introductie van hovercrafts met zich meebrachten. Het ging hier immers over een totaal nieuw concept van zeevervoer die specifieke eisen stelde en waarbij de initiatiefnemers niet konden terugvallen op eerder opgedane ervaring.

Het boek vertelt niet enkel het verhaal van John Lefeaux maar meteen ook de geschiedenis van de hovercraft in het algemeen. Een buitengewoon interessant boekwerkje.

'Whatever happened to the Hovercraft' (ISBN 1-85821-850-0) kost £11.95 en kan worden besteld via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgever, Pentland Books, 1 Hutton Close, South Church, Bishop Auckland, Durham DL14 6XG, UK. Tel +44/1388.446.555 of Fax +44/1388.776.766.

Sleepboten van 2000 en 2001

In samenwerking met de International Tug & Salvage, bracht Thomas Reed Publications onlangs de jongste editie van 'Reed's Tug World Review 2000-2001' uit. Deze publicatie brengt een overzicht van de meest interessante sleepboten die het voorbije jaar wereldwijd werden gebouwd. Ieder type wordt tot in de details besproken. Iedere bespreking wordt geïllustreerd met een kleurenfoto en een G/A-plan (general arrangement plan).

Bovendien geeft het boek een overzicht van de meest recente trends in de wereld van de sleepdiensten en het bergingsbedrijf. Speciale aandacht gaat dit jaar naar elektronische snuffjes die op de brug van de nieuwste sleepboten te vinden zijn.

'Reed's Tug World Review 2000-2001' (isbn 0-901-281-32-8) telt 100 pagina's en kost £30.00 (exclusief P&P kosten). Bestellen kan bij Thomas Reed Publications, The Barn, Ford Farm, Bradford Leigh, Bradford on Avon, Wiltshire BA15 2RP, UK. Tel +44/1225.868.821 of Fax +44/1225.868.831.

De berging van HMS Edingburgh

In 1942 werd het HMS Edinburgh door een Duitse U-boot getorpedeerd waarna het schip, op 244 mijl buiten de Russische kust, in de golven van de Barents Zee verdween. Daar bleef het wrak op 268 meter diepte 40 jaar liggen tot het, in 1981, door Ric Wharton en zijn partner, Malcolm Williams, werd ontdekt. Zij leidden een expeditie van duikers met het oog op het bovenhalen van vijf en een halve ton Russische goudstaven.

Het boek, geschreven door Ric Wharton, brengt het verhaal van een van de meest spectaculaire bergingsopdrachten uit de geschiedenis. Het boek brengt meer dan alleen het bergingsverhaal. Ook de geschiedenis van het zinken van het schip en een uitvoerige toelichting bij de technische (duik)uitdagingen die overwonnen moesten worden, vindt de lezer in het boek. Speciale aandacht gaat ook naar de blijkbaar eindeloze administratieve lijdensweg die de berging voorafging. Een boeiend boek.

'The Salvage of the Century' (ISBN 0-941332-79-9), een hardback van 198 pagina's, kost £19.95 plus P&P. Het is een uitgave van Reed's Nautical Books, The Barn, Ford Farm, Bradford Leigh, Bradford on Avon, Wiltshire BA15 2RP, UK. Tel +44/1225.868.821. Fax +44/1225.868.831 of Email: tugsrus@abreed.demon.co.uk.

Milieu en haven

In het boekje 'ESPO Environmental Review' geeft de European Sea Ports Organisation (ESPO) voor eenieder die interesse heeft voor de milieutechnische aspecten van havenuitbating een overzicht van de vooruitgang die geboekt is, en de genomen acties sinds de publicatie van haar eerste Environmental Code of Practice in december 1994. In de code werden een aantal objectieven vooropgezet, waarvan de collectieve inzet ten gunste van het milieu centraal stond. De code stelde verder dat er een inventaris moest worden opgemaakt van die havenactiviteiten die een invloed hadden op het milieu. Het aanbrengen van realistische maatregelen om de negatieve invloeden op het milieu mogelijks weg te werken moest daarop volgen. Een aantal belangrijke aanbevelingen volgden hieruit. Deze aanbevelingen zullen nu verder binnen FEPOR (Federation of European Private Port Operators) worden uitgewerkt.

'ESPO Environmental Review' kan verkregen worden bij E.S.P.O., Avenue Michel-Ange 68, B 1000 Brussel. Tel. +32/(0)2/736.34.63. Fax +32/(0)2/736.63.25 of Email: espo@hebel.net.

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

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

TUSSEN SCHIP & KAAI



Kehaar, de grappige meeuw uit Richard Adams' "Watership down", is geëmigreerd. Slim als hij is, voelde hij feilloos aan dat het tijd werd om dat konijnzootje ongeregeld vaarwel te zeggen, en maar eens terug naar de wijde zoute plas te trekken. *Kehaar* heeft daar zo zijn redens voor. Ook een zeemeeuw leert uit zijn ervaring. Het waarom weet hij nog niet zo zeker, maar het blijft een feit dat de vissersvaartuigen rond deze tijd van het jaar abnorma-

le hoeveelheden vis lozen. Hij, als mantelmeeuw weet dat. Hij weet ook dat de Jan-van-genten het weten. En de Noordse stormvogels. En de sterns, de burgemeesters en de zilvermeeuwen. 't Zal weer een fikse concurrentieslag om de beste brokken worden, denkt hij grimmig. En hij kan het weten. Als je zo net op de zee neergestreken bent tussen een hoop op het wateroppervlak zieltoegende vis in het zog van een boot, en net op het ogenblik dat je de snavel opendoet om een lekker vers schelvisje naar binnen te werken, duiken daar vijf, zes razend krijgende jan-van-genten op rond je pluimen, 't is angstaanjagend. *Kehaar* heeft er geen ander woord voor. Die dolle beesten met hun dolksnavels zouden dwars door je vleugels heen duiken ook. Komen ze met z'n allen tegelijk terug boven water, de snavels rond diezelfde dikke papgul geklemd, koppen onder water, wild slaan met de vleugels, en sleuren en trekken, om toch precies die éne dikke vis op elkaar te veroveren, terwijl het rond die visserschuiten toch vol drijft. Rare jongens hoor, die genten. Al even rare jongens zijn die mannen die met die boten varen. Halen ze eerst al die vis uit de zee, en gooien ze daarna dood terug. Je zou bijna zeggen dat ze bang zijn voor die vissen. Nu ja, het is duidelijk dat ze wel ergens bang voor zijn. Of gek. Maar eigenlijk zal het *Kehaar* een zorg wezen. Ze zijn daar, ze gooien vis in zee, en daardoor kunnen hij en al die andere gevleugelde krijzers met een comfortabel dikke vetlaag de komende winter tegemoet zien. En dat is wat telt. Aldus mijmerend vliegt *Kehaar* de bossen, bergen en beemden over, dwarst de kuststrook, snuift diep de zilte zeelucht in zijn meeuwenlongen, en koerst met krachtige, regelma-

tige vleugelslag naar de vlakke horizon. Wanneer hij in de verte een wolk van wild fladderende vleugels ziet opdoemen, weet hij dat zijn einddoel bereikt is. Een kleurige boot met twee grote armen aan de zijkant wordt achtervolgd door duizenden kwetterende en snaterende vogels. *Kehaar* hoort het oorverdovend kabaal van het drukke gevleugelde zeevolkje al. De Noordse stormvogels doen zich kwekkelend tegoed aan de vissendarmen, de zilvermeeuwen jagen op de allerkleinste zilveren wijtingetjes, de mantels durven al eens een poon of een steenbolk aan. De Jan-van-genten oefenen kamikazevluchten op de schelvis en de gulletjes. Soms grappig ook, denkt *Kehaar*. Uiteraard is HIJ een slimme mantel, maar sommige van zijn soortgenoten hebben het duidelijk moeilijker, bijvoorbeeld, met proporties. Zie je er daar eentje zitten met een scholletje in zijn bek, dat veel te breed is om in te slikken. Maar toch proberen, hè. Kokhalzen, wurgen, zwelgen, knabbelen, de zijkanten van de snavel wijd uitpuilend. Ondertussen belaagd door een hoop andere domme mantels, die dreigend en krijsend duidelijk maken dat ze ook wel eens willen proberen of hun keelgat misschien wèl even breed is als hun snavel lang, en dus dat scholletje meester kan. Niks dus. Voor het scholletje zelf is het allemaal wat te veel geweest. Eerst een paar uur in een net tussen enkele ton van alles, en dan drie meeuwenkelen getrotseerd, alvorens zich terug als een vis in het water te kunnen voelen. Die zinspeling is wreed, ik weet het. Dit verhaal illustreert dat, hoe meer we ons bewust worden van de noodzaak om de natuur met zorg te behandelen, hoe meer het duidelijk wordt dat diezelfde natuur ons daarin dapper tegenwerkt. Misschien, eigenlijk wis en zeker, tracht ie ons gewoon duidelijk te maken dat we helemaal verkeerd bezig zijn. Maatregelen om de visstapel te beschermen zorgen voor een uiterst beschermde vogelstapel. Die dikke laag slijmerige witte drek op de voorsterven, die nemen we er maar met tegenzin bij. Want misschien komt de tijd dat de visser op zee gaat om meeuwen te vangen? Benieuwd wat het dagplafond zal zijn, zo in de herfst...

Froid

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

Vandaag heeft de consument de keuze tussen een biologische kip en een gewoon kieke. Van de eerste weten we dat het beest zijn leven in een hok doorgebracht heeft dat groter was dan zijn eigen lijf, de tweede heeft dan weer het voordeel dat het vlees stukken goedkoper is. Ook het onderscheid tussen biologische en ordinaire appels is klaar en duidelijk: de eerste zien er niet-te-vreten uit, de tweede zijn wellicht met silikonen opgeblonken.

Mochten we evenwel nog twifelen of een en ander wel bio is, dan moeten we maar naar het 'label' kijken. Zo'n etiket waarborgt ons dat het product in kwestie helemaal correct is. Of juist niet?

Het imagosyndroom grijpt wild om zich heen

Bio-labels: informatie of volksverlakkerij

DE BIO-PRODUCTEN ZIJN in elk geval aan een niet meer te stoppen opmars begonnen. Alleen wie nooit ofte nimmer een voet in de winkel zet, kan het verschijnsel nog negeren. En het zal er niet op verminderen nu de Europese Unie volop de nadruk legt op het begrip 'duurzame economie' en 'traceerbaarheid van de vangst'.

IN ELKE STAD vind je natuurwinkels, bio-correcte groentenboeren en biologische slaggers. Ook in de warenhuizen worden de rekken met biologisch verantwoord voedsel almaar langer. Daarmee zijn ook de *biolabels* aan een opmars begonnen. Van een tussenribstuk dat zo'n label draagt mag je verwachten dat het je niet met een ongeneeslijke ziekte opzadelt. Het vlees dat zo'n label krijgt zegt de consument immers dat het van een beest komt dat gegarandeerd géén gekke koe was. Maar wat

moeten we ons voorstellen bij een *biolabel* voor de visserij? De promotoren van een label-terzeevisserij zeggen het zo: *'De markt voor biologisch verantwoord voedsel groeit wereldwijd met 10-20% per jaar. Maar tot nu toe zijn producten uit de aquacultuur en de visserij nauwelijks op deze markt te vinden. Toch is het mogelijk deze producten te certificeren zodat de consument een garantie heeft dat productie en verwerking op een diervriendelijke en milieuvriendelijke manier ver-*

lopen. Als dusdanig verkochte producten kunnen verkocht worden met een bonus.'

Bio in de visserij

Enige tijd geleden is er ook in de visserij zo'n label gelanceerd. Het zou de consumenten garanderen dat de vis die ze ter tafel krijgen volledig volgens de normen van een duurzame economie gevangen werd. Sinds we daarover in Het Visserijblad een stuk schreven (HVB VIII/1999, p. 33) hebben sommige visserijen vanwege dat label al de zegen gekregen: haring uit de Theems, Alaskazalm, West-Australische langoest en nu ook de Nieuw-Zeelandse hoki. Deze producten zouden voortaan gegarandeerd *dier- en milieuvriendelijk* op ons bord komen. En ja, wie het diepvriesvak in het warenhuis langsloopt ziet op de pakjes *Frosta* en *Iglo* inderdaad ook al zo'n label afgedrukt staan:

SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059/ 80 29 73
E-mail: info@shipyard-lowyck.com
Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

het MSC-kwaliteitslabel. Daarnaast staat een telefoonnummer waar de nieuwsgierige koper naar kan bellen om te weten wat er in zijn sticks verwerkt zit, waar de vis gevangen werd en op welke manier. Wie daar effectief naartoe belt kan vervolgens gerustgesteld zijn sticks opeten, want wat blijkt? Die vis werd inderdaad niet met dynamiet gevangen en het blijkt ook geen zwarte vis te zijn die in krantenpapier gewikkeld en in ongekoelde vrachtwagens de vismijnpoort uitgereden werd. Of wat dacht je? Met andere woorden: dit is een imagostunt! Zo'n label kan je wel op elke vis plakken, want dat is de informatie die elke viswinkelier je zal geven.

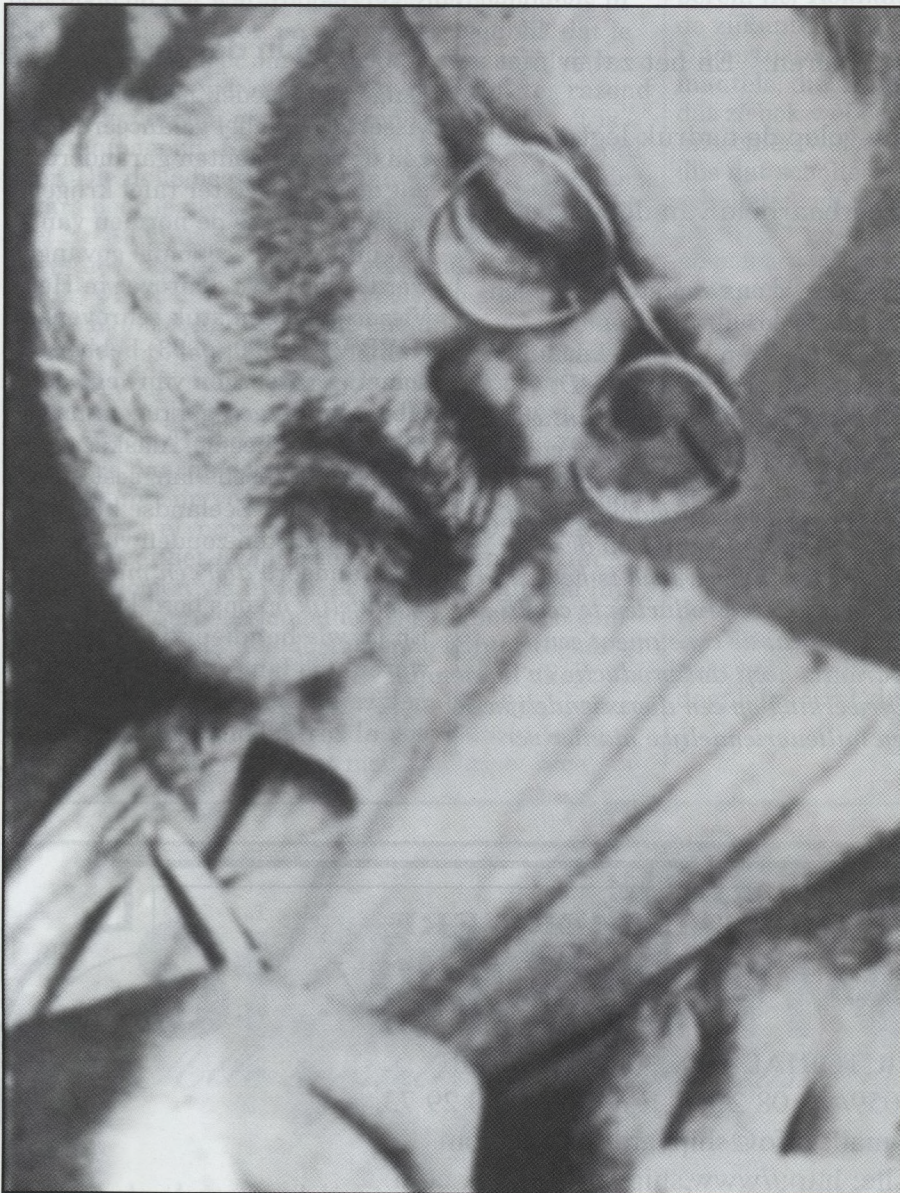
Het valt trouwens op dat de Europese Unie weer eens in het wiel rijdt van de multinationals. Volgens een verordening moet de herkomst van alle verhandelde vis voortaan vermeld worden. Het is de verordening die het heeft over de 'tracability' (traceerbaarheid) van de visproducten. Voor tong moet er bijvoorbeeld vermeld worden: *Noord-Atlantische tong, visproduct*. Behoorlijk vaag is dat wel en het is duidelijk op het lijf geschreven van de multinationals. Weet iemand onder de lezers tot waar de Noord-Atlantische tong zwemt? Krijgen we zodoende niet de indruk dat een diepgevroren tong van Unilever even lekker is als een versgevangen exemplaar

aan de Oostendse vistrap? Dekt Noord-Atlantisch immers niet bijna de helft van het noordelijk halfrond? Als je het ons vraagt dan zouden we zeggen dat de lobbyisten van Unilever hun werk bij de Europese Commissie weer eens goed gedaan hebben. Vandaar onze vraag: zou er een reukje aan dat label hangen?

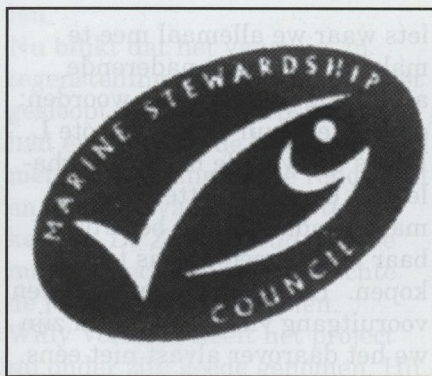
Het terrorisme van een milieuorganisatie

Blijkt dat het label dat luistert naar de naam 'Marine Stewardship Council' (MSC) gesticht werd door twee multinationals. Dat is het soort ondernemingen dat door ons met extra veel wantrouwen gevolgd wordt. Terecht? Laat ons eens kijken. De ene stichter heet WNF (het *Wereld Natuur Fonds*), de milieumultinational die inmiddels al veertig jaar bestaat. Daarnaast werd het label boven de doopfont gehouden door *Unilever*, de grootste producent van vissticks ter wereld. Laat ons beginnen met het WNF. Die multinationale milieuorganisatie die als logo het bekende en ontroerende pandabeertje draagt, ligt zowat overal ter wereld onder vuur. Schandaalverhalen i.v.m. die organisatie vind je vanaf Brazilië over Zuid-Afrika tot in Nederland. De klachten gaan over misleidende publiciteit bij het inzamelen van geld, over ongeoorloofde opsporingsmethodes tot het financieren van terrorisme! De Nederlandse advocaat Wilgers heeft zelfs een vereniging opgericht die luistert naar de niets verbloemende naam: 'Slachtoffers van het Wereld Natuur Fonds'.

Volgens deze advocaat heeft het WNF o.a. een vuile rol gespeeld in Zuid-Afrika. Daar is een deel van de strijd tussen zwarten en blanken gevoerd 'onder het mom van natuurbescherming, en al natuurbeschermend heeft men gelobbyd bij de wetgever in de frontlijnstaten om te bereiken dat er een shoot to kill-politiek aangenomen zou worden, waarbij het toegestaan werd om stropers in het veld te beschieten voordat men ze zou aanhouden. Achteraf moet je zeggen dat bij de slachtoffers behoort



De auteur Ernest Hemingway. Destijds goed voor de nobelprijs. Vandaag goed om vis aan de man te brengen.



Het MSC-label, een schaamlapje voor de multinationals?

lijk veel leden van het ANC [dat is de zwarte bevrijdingsbeweging, NvdR] zaten. Het lijkt er meer op dat er een geheime oorlog is gevoerd onder het mom van de stroperijbestrijding in de fase vóór de vrijlating van Nelson Mandela. (...) Na 1990 heeft men vanuit de wildparken een aantal zwarte elite-eenheden laten optreden, zoals de anti-veediefbrigade en de koevoeteenheden, die verantwoordelijk blijken te zijn voor de moord op enige tienduizenden inwoners van de townships. Dat was het onderdeel om de burgeroorlog te ontketenen tussen de bantoes en de Zoeloes (...)' (1) Het blijkt een tactiek te zijn die ook de Britse geheime dienst al lang hanteert. Onder de vlag van natuurbeheer kom je immers overal binnen! Dat is er eentje om te onthouden, want duidelijker bewijs dat het imago van een club niets met de werkelijkheid te maken heeft zullen we ver moeten zoeken. Mensen die zo'n pandabeertje in hun logo voeren, kunnen gewoon niet slecht zijn, zo zegt dat imago. De werkelijkheid blijkt helaas weer eens anders te zijn. En datzelfde WNF zou ons nu garanderen dat de MSC-gelabelde vis natuur- en diervriendelijk gevangen wordt? Laat ons toe om daarbij even de wenkbrauwen te fronsen.

Het imago van Unilever

Van de andere stichter van het MSC-label, Unilever, kan je dan weer bezwaarlijk zeggen dat ze zich in het verleden milieuvriendelijk gedragen heeft. Het is immers bekend dat er een nauw verband bestaat tussen de produc-

tie van vissticks en de overbevising (tot uitpuutens toe) van kabeljauw, koolvis, Alasca pollack en schelvis in die wateren waaruit Unilever de grondstof voor de vissticks pleegt te halen. Zou het kunnen dat datzelfde Unilever opeens het biologische licht gezien heeft? Ons lijkt het er eerder op dat het hier een operatie betreft die het imago van de firma ook in de toekomst veilig moet stellen. Maar laten we niet vooringemen zijn. We zoeken Unilever op het internet en vernemen daar dat deze multinational tot de machtigste groepen ter wereld behoort. Haar producten verkoopt ze in 150 landen. De onderneming stelt 295.000 (!) mensen te werk en die zorgden ervoor dat het bedrijf in het jaar 2000 een verkoop geraliseerd heeft van — hou je vast! — 29,2 miljard Britse pond: kuisproducten, shampoo, deodorants, tandpasta enzovoort enzoverder tot we uiteindelijk terecht komen bij onze vissticks die tegen 2005 alleen nog maar duurzaam gevangen vis zullen bevatten, zo leert ons de website. Spijtig genoeg zijn inmiddels al heel wat visstickgrondstoffen uitgeput en wel door datzelfde Unilever dat, omwille van de smeer, de wereld wil veroveren met haar vissticks. Volgens sommigen zou nu juist daarom de Nieuwzeelandse hoki met het MSC-label vereerd zijn. De Duitse journalist *Herbi Neubacher* (die zich zo'n beetje opwerpt als de huisfilosoof van de viswinkels) suggereert onomwonden dat de visstickindustrie dan ook andere bedoelingen met het label heeft dan deze die ze ons voorhoudt: *'De industrie applaudisseert, omdat zij de hoki met label graag zonder invoerrechten en masse naar de EU wil invoeren, zodat de ondertussen overbaste Alasca-zeezalm wordt ontlast. In zo'n geval is zo'n wild card met ecostempel natuurlijk een uitstekende oplossing.'* (2) Diezelfde journalist meldt ons trouwens dat er in Duitsland inmiddels al zo'n twintig eco- en biolabels bestaan die volgens hem nauwelijks gecontroleerd worden: *'Een internationale instantie, de*

IFOAM, opgericht door de instanties zelf die labels uitreiken, controleert de praktijk. De certificerende instanties certificeren op die manier eerst zichzelf. De consument heeft de waan dat bio op zijn minst goed moet zijn, want het refereert naar zuiverheid, gezondheid en het toepassen van eerlijke praktijken. Maar die consument wordt mooi in zijn blootje gezet (...)'

Weer botsen we op wat echt een pest in de voedingssector (ook in onze eigen Vlaamse visserij trouwens) geworden is. Het 'imago' blijkt weer eens belangrijker te zijn dan de noodzakelijke veranderingen die in de echte wereld moeten gebeuren. Indien ons vermoeden juist blijkt te zijn dan wordt de bevolking door het MSC-label niet zozeer geïnformeerd, maar gerustgesteld. Laat ons die twee zaken vooral niet met elkaar verwarren. Want vroeg of laat krijgen we daarvoor de rekening gepresenteerd.

De markt boven alles

Een ding is bij dit alles duidelijk: we worden hoe langer hoe meer als kleuters behandeld. Het is niet alleen het niveau van de televisieprogramma's dat schrikbarend laag geworden is. De verkleuterij grijpt ook elders wild om zich heen. Nergens zijn we vandaag nog vrij van het imago-syndroom dat onze maatschappij in de greep houdt. Wil je de televisie ontvluchten en weer eens op café gaan? Ook daar worden de lobbyisten op je losgelaten. Er zijn tegenwoordig immers reclamebureaus die gespecialiseerd zijn in cafébezoeken. Pardon? Wel ja. Indien de Rederscentrale bij zo'n bureau zou aankloppen om het imago van de Vlaamse visserij op te krikken, dan huurt zo'n firma bijvoorbeeld een hondertal mensen in die niets anders te doen hebben dan op café te gaan om aldaar... de lof van de Vlaamse visserij te zingen. Ze doen dat in de overtuiging dat heel Vlaanderen na enige tijd dat liedje meezingt. U lacht. Helaas bestaan dergelijke praktijken wel degelijk. Wie dan weer hoopt dat de hoge-

re cultuur ons nog een reddingsboei kan toesmijten, is er ook al aan voor zijn moeite. In september berichtten de kranten (3) over een nieuw fenomeen in de wereldliteratuur. Daarin werd bekend gemaakt dat de bekende Britse schrijfster *Fay Weldon* in november een nieuwe roman laat verschijnen waarin ze voor een flink bedrag reclame maakt voor het Italiaanse juwelen- en parfummerk Bulgari. Ook de titel van het boek is regelrechte reclame voor het merk: *The Bulgari Connection*. Het bedrijf betaalde haar op voorhand een onbekend, maar ongetwijfeld torenhoog bedrag uit om de firma via het boek te promoten

Dat is een nieuwigheid waar de vissector niet bij kon achterblijven! Zo meldt onze Duitse journalist *Herby Neubacher* ons dat hij thuis een promotiepakket kreeg toegestuurd om de verkoop van zwaardvis een duwtje in de rug te geven. (4) Bij de brief was een videocassette gevoegd van *'The old Man and the Sea'*, een verfilming van de gelijknamige novelle van de nobelprijswinnaar *Ernest Hemingway*. Boek en film hebben niets met zwaardvissen te maken en evenmin met de verkoop van om het even welke vis.



De Britse schrijfster *Fay Weldon* trapt in de imagoval en legde de bedenkelijke weg af van onafhankelijke schrijfster tot knechtje van de parfumsector

Het is het tragische verhaal van een ouder wordende man die zijn gevecht met de natuur verliest. Hij is te zwak geworden om de blauwe marlijn te strikken. Tegen dat hij het beest aan boord geheesen heeft is het al opgegeten door de andere vissen. Waarom doet hij het dan nog, die oude man? Wie visser is, zo meent Hemingway, moet leven volgens zijn aard en moet visser blijven. Hij moet overwinnen, want de mens is niet gemaakt voor de nederlaag.

Hemingway was zelf een verwoed sportvisser en hij gebruikte die situatie als krachtig beeld voor

iets waar we allemaal mee te maken hebben: de naderende aftakeling. Met andere woorden: dit is literatuur met een grote L... Het is een van de mooiste verhalen uit de wereldletterkunde, maar vandaag is het boek blijkbaar vooral goed om vis te verkopen. Het kan zijn dat u dit een vooruitgang vindt, maar dan zijn we het daarover alvast niet eens.

L.K. Merate

- (1) De Groene Amsterdammer, 30 juni 2001
- (2) Visactua, juli 2001
- (3) De Morgen, 4 september 2001
- (4) Visactua, september 2001.

Restauratiefonds voor renovatie N.765 O.L.V. van Goede Raad



Wat er nog rest van de romp van de N.765 O.L.V. van Goede Raad is te zien in het Bonapartedok in Antwerpen.

IN 1963 LIEP op de Oostendse scheepswerf Hillebrant aan de Nieuwe Werfkaai een nieuw houten vaartuig van stapel. Niks bijzonders, want onder de 398 vaartuigen van toen waren er nog 306 met een houten casco, waaronder 49 gebouwd door Hillebrant. Alle houten vaartuigen uit die periode verdwenen inmiddels uit de vloot. Het laatste door Hillebrant gebouwde houten vaartuig, de Z.400 *Branding* (1955), bleef tot in 1986 varen.

Reder Willy Versluys is onlangs op het spoor gekomen van de resten van de N.765 O.L.V. van *Goede Raad* (1963). Het totaal ontmantelde casco ligt in het Antwerpse Bonapartedok te verkomen. Het vaartuig was destijds eigendom van Raphaël en Michel Vercoutter uit Nieuwpoort en voer tot 1979. De eerste bemanning bestond uit schipper Michel Vercoutter, motorist Norbert Vercoutter, matrozen Freddy Luca en Marc Dezutter en scheepsjongen Patrick Vermey-

len.

Nu blijkt dat het vaartuig, in tegenstelling tot vele andere, niet gesloopt is. Een scheepsamateur had er blijkbaar de hand opgelegd met de bedoeling het te renoveren en opnieuw vaarwaardig te maken als 'De Zwarte Madam'. De man was echter niet bij machte de restauratie te voltooien. Willy Versluys heeft het project nu onder zijn goede genomen. Hij werkt aan de oprichting van een restauratiefonds waardoor alsnog een van de vaartuigen van Hillebrant aan het maritiem erfgoed kan toegevoegd worden. (gw)

Technische steekkaart

Bouwjaar: 1963
Werf: A. Hillebrant, Nieuwe Werfkaai, Oostende
Casco: hout
Lengte: ca 23 meter
Tonnemaat: NT: 24,26; BT: 73,70
Motor: ABC (1962)
Vermogen: 200 pk
Eigenaar: Raphael en Michel Ver-
couter, Nieuwpoort (tot 1979)

OOSTENDE

Garnaalpelwedstrijd

De Handelaarsbond van de Oostendse Visserskaai is al aan de 8ste organisatie van de jaarlijkse garnaalpelwedstrijd toe. 32 vrouwen, 24 mannen en acht kinderen gooiden zich in de wedstrijd. Mady Labeke uit Bredene puurde in één uur 729 gram uit een kilogram garnalen, een rendement van 41,2 procent. Voor de eerste keer dat ze deelnam streek Mady al 5.000 frank op voor haar vingervlugheid. Walter Kyndt, kok van beroep en eveneens uit Bredene, wist 767 gram uit de pantsers te halen waarmee hij voor de derde keer als beste mannelijke garnaalpeller uitkwam. De Oostendse Carmen Geirnandez was de beste bij de jongeren met een gewicht van 52 gram uit 100 gram garnalen. De gepelde garnalen werden na de wedstrijd geschonken van het Zeemanstehuis Godtschalck, het K.W. Ibis en het sociaal restaurant De Lapkoes.

Ter gelegenheid van de wedstrijd werd ook de "Garnaaltrofee" uitgereikt aan de beste garnaalaanvoerder vorig jaar, Manfred Van Elskande van de O.700 *Bi-Ti-Si*.

Scouts in pakhuisen

Tussen de Stad Oostende en de vzw "Eclaireuses et Eclaireurs israélites de Belgique", een scoutsvereniging die deeluitmaakt van de joodse gemeenschap, werd een huurovereenkomst afgesloten voor de pakhuisen 59, 60 en 61 in de vismijn. De gemeenteraad heeft de overeenkomst aanvaard. De vereniging moet de kosten voor verbouwing en inrichting zelf dragen.

Activiteitenkalender voor vissers

OKTOBER

- 1 Visbeurs in Spakenburg;
- 2-4 "Conxemar" visserijvakbeurs in Vigo (Spanje);
- 7 Herdenking slachtoffers N.52 Seahunter, Capucijnenkerk Oostende, 9 u.;
- 27 Uitreiking "Waakzame Hondenwachtprijzen";
- 27-28 "Fish Festival" in Dover (GB);

NOVEMBER

- 3 "Toekomst van de Nederlandse Zeevisserij", symposium in Utrecht (Ned)
- 5-6 "Fisheries Forum" voor visserij en industrie in Urk (Ned)
- 13-17 "Europort 2001"

VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN



cvba 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)
E-mail: hulp.in.nood@pandora.be

VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE
WIJ BEMIDDELEN BIJ EEN EERSTE KLAS P&I CLUB VOOR
DEKking MET O.A. WAARBORGEN TOT US\$ 700.000.000 VOOR
1. LICAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN
2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)



VOOR

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



Op EUROPORT vindt u ABB in de Europahal, standnummer 1.1053.

Power to control your service

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

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

ABB Marine & Turbochargers



Nederland: Marten Meesweg 5, 3068 AV Rotterdam. Tel.: +31 10 4078 888. Fax: +31 10 4078 444.
België: Noorderlaan 81, 2030 Antwerpen. Tel.: +32 3544 3233. Fax: +32 3544 3239.