

# echte mannen:  
dirk demaeght over paster pype,  
marc de winter over het pmi,  
carlos de gendt over het leven,  
marc loy over landverhuizers op zee,  
daniël pots over fleetwood

# echte problemen:  
rmt, eurokotters, kustvissers,  
quotagroepen, scheepsjongens  
en vele vele andere...



# Hulp in Nood

**Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende**

**Open: alle werkdagen**

**Tel.: (059) 32 16 89 — Fax: (059) 32 26 17**

**kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur**

**Tel.: (050) 54 55 27**

**Kustlaan 176 te Zeebrugge**



Niet voor niets geeft 70% van de re-  
ders ter visserij het vertrouwen aan  
HULP IN NOOD. Daar vindt men  
immers een waaier van voordelen,  
zoals:

- lage verzekeringspremies; franchise  
150 bef per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling  
van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de  
netto jaarpremie, afhankelijk van het  
jaarresultaat;
- bij totaal verlies wordt de volledig  
verzekerde waarde vergoed.



# HVB

## 62

### HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

#### Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels,

Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor Vandekerckhove en Marc Loy

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock, Roger Declere,

Juul De Vocht, De Zetduivel, John

Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A.

Ingelbrecht, Jef Klausing, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Daniël Pots, Barbara Simoens

(redactiesecretariaat), Eddy Serie, Flor

Vandekerckhove, René Van Mol,

Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido

Walters en Zeedierenjager.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

*De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteurs 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.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Credit Lyonnais Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI) Vermelding: abo HVB.

Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 697; Denmark Kr 385; France: FRF 340; Germany DEM 100; Greece: GRD 15384; Ireland £ 38; Italy Lir 88200; Norway: Kr 428; Portugal: Esc 9876; Spain: Pta 7158; Sweden: Kr 430; Switzerland: F 89; U.K.: £41, USA: Us D: 63; Canada: CAD: 80.



## Doemdenkers? Dwarskijkers!

ER IS IETS aan de hand in Belgenland. Laat het gerecht rustig zijn werk doen, zo zegt men; laat de politie in alle kalmte optreden, zo heet het; laat de politici toch gerust terwijl ze zich over hun dossiers buigen, zo is het parool. En er worden maatregelen genomen: perslekken worden gedicht, tipgevers worden uitgeschakeld, de wetgeving wordt bijgestuurd...

Zoals altijd heeft ook deze medaille de spreekwoordelijke twee kanten. Enerzijds geeft de doorgedreven commercialisering van het medialandschap inderdaad aanleiding tot onfrisse praktijken. Om het concreet te stellen: wanneer ik hier van de trap val en de hulpdiensten brengen mij zwaailichtenderwijze terug op het rechte pad, dan zou ik het op prijs stellen dat de regionale televisie dit (non-)gebeuren 's anderendaags niet in geuren en kleuren op het scherm brengt.

Maar er is meer aan de hand.

Aan de top van deze maatschappij wordt men het meer dan beu dat pottekijkers zich met de zaken bemoeien. Het weze dan ook duidelijk dat hogervermelde maatregelen voor gevolg hebben dat hetgeen daarboven gebeurt moeilijker te controleren valt. En da's géén goeie zaak. Politie, politiek, gerecht, economische elite... ze mogen en moeten op de vingers gekeken worden, en dan nog liefst door dwarskijkers.

Maar wat heeft dat met de visserij te maken?

Dit blad leeft in de luxe niet deel te moeten nemen aan de concurrentieslag die in de 'grote pers' aan de gang is. Het tijdschrift dat u nu openslaat is dan ook niet op zoek naar schandalen & spektakel. Dat laat zich voelen in de verkoopcijfers, maar je moet weten wat je wilt in het leven. Ons programma is klaar en duidelijk: HVB is een onafhankelijk magazine dat zich richt naar heel de visserijgemeenschap. Naast visserij-technische en economische onderwerpen komen in het blad veel zogenaamde 'human-interest'-onderwerpen aan bod. Via interviews, polemiek, achtergrondartikels, duiding, redactionele commentaren en een brievenrubriek worden de verschillende meningen en standpunten in de visserij met elkaar geconfronteerd. Het blad maakt de visserij in brede lagen van de bevolking bekend; omgekeerd worden de vissers er bewust van gemaakt dat zij onderdeel zijn van een samenleving.

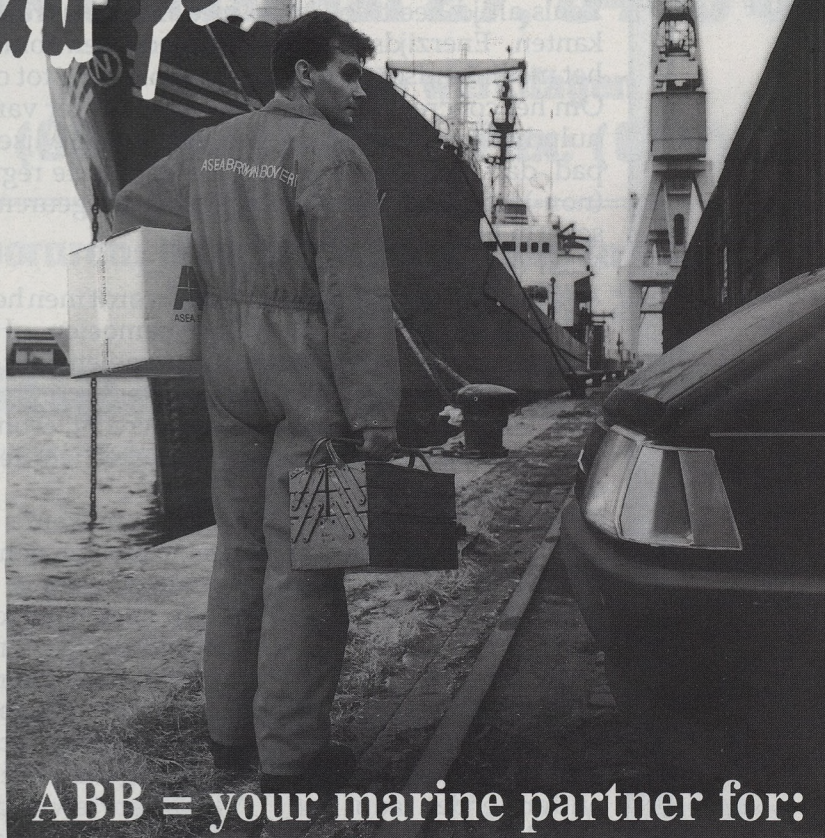
Dat sommigen deze mix 'folklore' noemen zegt meer over hen dan over HVB; temeer dat ook wij uit die hoek in alle toonaarden te horen krijgen dat het maar eens gedaan moet zijn met al te negatief te schrijven. De negatieve sfeer waaraan wij mede verantwoordelijk zouden zijn, doet de sector geen goed, zo stelt men; blijven kankeren over de teloorgang van de vissersgemeenschap staat de redding van de sector in de weg, zo wordt het met evenveel woorden gezegd. Het doemdenken moet weg, we moeten er weer in gaan geloven!

Ach, wij willen best regelmatig een akte van geloof opzeggen, en ook een van hoop, zeker een van liefde en desnoods een van berouw. Maar we geloven niet in de prietpraat van 'de kracht van het positief denken'. Wie denkt dat de zon begint te schijnen omdat we met z'n allen ontkennen dat het regent, die heeft het verkeerd voor. Wie zich deze winter in zwempak op de kaaien vertoont mag dan wel een positieve ingesteldheid hebben, evengoed is hij goed gek. Misschien valt zijn frank wel wanneer hij de andere verkondigers van het positieve denken ziet opstappen, warmpjes ingeduffeld en met opgevouwen paraplu.

Flor Vandekerckhove



# Full power 'in service'!



**ABB = your marine partner for:**

## Refrigeration

Technical knowledge on an expert level

Official STAL dealer

Practical experience with all types of refrigeration systems

Spare parts

Maintenance/Service

Modifications to more environmental friendly media

## Electro-Technical Service

Rotating Machines

Revision and rewinding

Electrical drives

Generator control and switchgear

Ship automation

Predictive maintenance

24h/24 - 7 days/7

## Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

Noorderlaan 81, B-2030 Antwerpen, Belgium  
Tel.: 32 3 541 71 40 . Fax: 32 3 542 30 36 . Telex: 31 646

**ABB**  
ASEA BROWN BOVERI



Eerste resultaten zeer bemoedigend

# Eurokotters op garnaaljacht

OM DE UITBATING van de categorie vissersvaartuigen die als eurokotters bekend staan rendabel te maken, werd een project gelanceerd om ze polyvalent te maken, zodat ze gedurende een periode ook op garnaal kunnen vissen. In tegenstelling tot de Vlaamse geplogenheden waarbij de garnaalvissers in regel slechts 12 uur op jacht gaan, halen de eurokotters de Nederlandse gewoonte in huis en blijven ze gedurende verschillende dagen op zee aan het werk. Ook deze werkwijze werd ingegeven door de dwingende behoefte om deze vaartuigen rendabel te maken.

Het project dat voor de betrokken rederijen heel wat kosten met zich meebrengt wordt door de overheid ondersteund, die maar liefst 40% van de gemaakte kosten subsidieert. De aanpassing van de eurokotters voor de garnaalvisserij veronderstelt immers niet alleen het plaatsen van dure installaties (garnaalwasmachine, kookketel, garnaalzeef en transportband), de vaartuigen moeten ook opnieuw gecontroleerd worden op veiligheid, stabiliteit en vrijboord, hetgeen veelal bijkomende aanpassingswerken noodzakelijk maakt.

Een aantal reders maakte al gebruik van de geboden kans. De eurokotters Z 70, Z 85 en Z 568 werden alvast aangepakt. Terwijl we deze lijnen neerschrijven is ook de aanpassing van de Z 568 volop bezig. Voor wat betreft de Z 70 en de Z 568 werden de werken gecoördineerd door de Oostendse scheepsmederij Jules St. Martin. Reder Willy Versluys, mede-eigenaar van de Z 568 en reder van de Z 70 is alvast tevreden over de gang van zaken. Versluys: 'Hetgeen niet betekent dat alles vanzelf gaat! Een van de voorwaarden om steun te krijgen is dat de werken uitgevoerd worden door een Belgische werf. En toen begon het al: is de scheepsmederij Jules St. Martin een scheepswerf of niet? zo gingen sommigen zich afvragen. Nu lijkt het me duidelijk dat die voorwaarde gesteld werd om de overheidssteun niet naar het buitenland te laten wegvloeien, zodat de discussie over de vraag of St. Martin al dan niet een scheepswerf in de letterlijke zin van het woord is in de categorie spijkers op laag water zoeken geklasseerd mag worden. Jules St. Martin heeft overigens perfect werk afgeleverd. Dat geldt trouwens ook voor het scheepstimmerbedrijf Lowyck, want er was ook een vrijboord- en de

stabiliteitskwesitie die moest opgelost worden. Opdat de Z 70 aan de nieuwe normen terzake zou voldoen hebben we het deken de reling moeten verhogen. Het oude houten dek werd uitgekoken en vervangen door een nieuw. De luchtkast daartussen werd gevuld met schuim. Dat werd door de inspectie eerst maar met een scheef oog bekeken, want dat had men daar nog niet gezien... en onbekend maakt onbemind. Ik kan je verzekeren dat het stresserende momenten voor een reder zijn en dat je gaat slapen en weer opstaat met de vraag: zullen ze dat uiteindelijk goedkeuren of niet?'

Inmiddels is het goed afgelopen en zijn de betreffende schepen alweer enige tijd op zee. Versluys mag positieve cijfers noteren die hem doen vermoeden dat de investering een goede zaak is. Maar ook op zee loopt niet alles van een leien dakje. Schipper Ronny Lagast de medeëigenaar die de Z 568 Venus voert, heeft het moeten leren; de garnaalvisserij is een specialiteit. Lagast: 'Dat we leergeld betaald hebben, mag blijken uit volgend voorval. In de nabijheid van een aantal kustvissers joegen we relatief dicht onder de kust op garnaal. Toen het begon te schemeren zagen we hoe de collega's







naar open zee trokken. Het was voor onseen raadsel waarom ze dat deden, want wij haalden op die plek fatsoenlijke vangsten binnen. Na enkele trekken werd het echter al rap duidelijk. Trek na trek namen bij ons de vangsten af, maar de ervaren kustvissers lagen toen al vier mijl verder grote hoeveelheden garnaal te vangen! Je moet leren werken met bbegrippen als dik water en troebel water en je moet natuurlijk de garnaal nog goed gekookt krijgen ook'. Dat niet alleen de Belgen leergeld betalen blijkt uit het verhaal dat de Nederlandse schipper Kees Romkes in het weekblad Schuttevaer liet optekenen. Deze schipper uit Urk voert het bevel op het 'Belgische' vaartuig Z 519 'Rachel Sarah' dat drie jaar geleden gebouwd werd bij de Nederlandse scheepswerf Maaskant en eigendom is van de Nederlandse reder André Roze. Alhoewel Romkes en zijn mannen het werk op de boomkorvisserij gewoon zijn, hebben ze de eerste drie weken afgezien, zo bekend Romkes: 'Met de bokken heb je toch altijd nog een knijpje van een halfuur of bij slechte vangsten nog iets meer. Maar garnalenvissen is echt continu aan dek. De eerste weken waren de vangsten super en kwamen we niet van de poten af. De eerste trek leverde 25 kilo op en de tweede al 150 kilo. Daarna deden we trekken van bijna 250 kilo. We besomden weliswaar 25.000 gulden, maar stonden te tolleren op onze benen na de eerste dag', zo bekend de schipper die al dertien jaar vist. 'We zagen vooral tegen het koken van de garnaal op. De één zei vijf minuten, de ander zei drie keer roeren, weer een ander zei: ze zijn

gaar als ze gaan drijven of knasperen...'. Eén en ander heeft te maken met het ontbreken van een traditie terzake in Urk. Het blad noteert dat het voor 1932 moet geweest zijn toen Zuiderzeevissers regelmatig consumptiegarnaal in Amsterdam aanvoerden. Maar ook daarin hebben de Urkers nooit een rol gespeeld.

Niettemin is ook de ploeg van de Z 519 uiteindelijk zeer te preken over het garnalenexperiment, vooral nu blijkt dat de garnaal zich dit jaar voor de kusten van deze lage landen in ruime hoeveelheden laat vangen. (fv)

### Ierse vis

De jongste tijd wordt er regelmatig vis afkomstig uit Ierland te koop aangeboden in de vismijn te Oostende. Bij navraag blijkt dat de 0.518 'La Farouche' en de 0.66 L 'Ebauche' van de Oostendse redersfamilie Vermote momenteel in Ierse waters opereren. Alle vis wordt in Ierland aan land gebracht. De vaartuigen verblijven momenteel in Ierse havens. De vis wordt er gesorteerd en opgestuurd naar verschillende vismijnen op het continent (Nederland, België, Frankrijk, Spanje) waar men verwacht de beste prijzen te krijgen. De visverzendingen worden in de Oostendse vismijn aangevuld met deelvangsten van plaatselijke vaartuigen. (dp)

Smederij

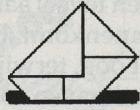
# Jules St. Martin

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23

Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69





## Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon p. 3).

Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de brieveschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

### Kustvissers reageren met Open Brief

Bij het lezen van het editoriaal in het Informatieblad nr 19/1995 van de Rederscentrale sta ik toch enigszins 'met de mond vol tanden', zoals men dat op z'n Oostends zegt. Ik voel mij verplicht op dat artikel te reageren, omdat de kustvissers er naar mijn mening in een verkeerd daglicht gesteld worden.

Positief is dat in de Rederscentrale eindelijk een onderscheid maakt tussen een *kustvissersvaartuig* en een *eurokoter*. Tegelijk mogen we dus stellen dat de categorie kustvaartuigen niet vertegenwoordigd wordt in het bestuur van de Rederscentrale. Om het geheugen op te frissen wil ik er wel aan herinneren dat wij sinds vorig jaar menig brief gericht hebben naar de Rederscentrale met de vraag er een bestuursmandaat te bekomen. En bijna was het zover. Kreeg niet iedere kustvisser-reder vanwege de Rederscentrale een brief (dd. 16 juni 1995) in de bus waarin te lezen stond dat er rekening zal gehouden worden met een vertegenwoordiging van alle vlootsegmenten?

Wat de groepsvorming betreft wijzen we erop dat de kustvissers er als eersten bij waren om zich aan te melden als geïnteresseerden (brief dd. 27 april 1995). Het zijn dus niet de kustvissers die afkering staan tegenover de groepsvorming. Maar de voorwaarden waaraan moet voldaan worden om een groep te vormen veranderen wel voortdurend: ligt het probleem voor de groepsvorming dan niet bij het bestuur zelf?

In het hogervermeld editoriaal laat men doorschemeren dat de kustvissers commercialisatie van de quota op het oog hebben. Maar wie garandeert ons dat dit uiteindelijk niet gebeurt, zelfs wanneer besloten wordt

## Boze kustvissers willen inspraak in Rederscentrale

«Afscheuring kustvissers is voorbarig»

■ OOSTENDS

dat er maar één groep gevormd wordt? Op de vergadering omtrent groepsvorming die onlangs nog in het proefstation doorging, werd die vraag expliciet gesteld. En werd daar niet geantwoord: 'Eenmaal de groepen gevormd zijn, kunnen wij niet voor 100% garanderen dat dit niet gebeurt, zij het dan in verdoken vorm'?

In de argumentatie over die groepsvorming wordt altijd weer gegoed met cijfers omtrent tong in de Noordzee. Daarmee wordt echter maar een gedeelte van het verhaal verteld. Laten we dus alles eens op een rijtje zetten: het totale tongquotum voor België (met ruil) beslaat 5.438 ton, waarin 2.500 ton voor de Noordzee en 2.938 ton voor de andere gebieden. (info Informatieblad R.C.7, 1995). Het spreekt voor zichzelf dat het leeuwendeel in die andere gebieden opgevist wordt door vaartuigen van + 300 pk. Hiermede wil ik niet stellen dat de kustvisser zich gediscrimineerd voelt of dat we aanmerkingen hebben op het huidige verdeelsysteem; wij wensen enkel onze huidige rechten, en zeker onze rechten in de toekomst, veilig te stellen. Men kan er immers zeker van zijn dat bij eventuele groepsvorming, weze het in één groep, de toe te kennen hoeveelheid tong per vaartuig in belangrijke mate zal verminderen voor wat betreft de eerste verdeling van het jaar. Men kan immers het risico niet lopen meer tong te verdeelen dan er is.

Waarom zouden we onze belangen niet mogen verdedigen? Sedert jaren worden de kustvissers, in de betere garnaal- en tongmaanden van het jaar, geconfronteerd met de komst van Nederlandse super-eurokotters op onze kust. Wie kan het ons dan kwalijk nemen wanneer we zeggen: iedere eurokoter op ons klein kustje is er één teveel!

De invoer van tweedehandsvaartuigen waarover in dat editoriaal gesproken wordt, kunnen we alleen maar toejuichen... althans wat de theoretische kant van de zaak betreft. Bij mijn weten werd hiervan in de praktijk nog geen gebruik van gemaakt. De reden is bij de kustvissers alom bekend:

- onder de huidige voorwaarden betekent dit een investering van zeker 20 miljoen frank, hetgeen zonder subsidie niet haalbaar is;
- men wordt veroordeeld om gedurende 5 jaar op 'lijst 2' te staan, hetgeen betekent dat ofwel: (1) de helft van de tijd aan garnaalvisserij moet worden besteed; (2) de vangst voor de helft uit garnalen moet bestaan; (3) de besomming voor de helft afkomstig moet zijn van garnalen.

Bij zo'n reglementering rijst de vraag of het niet aan de schipper-reder is om uit te maken hoe zijn vaartuig het beste rendabel-polyvalent wordt uitgebaat. Sommige kustvissers jagen immers heel het jaar door op tong en andere vis, zodoende kunnen zij géén gebruik maken van deze maatregel. Wiens visrechten worden hier geschaad? En zou hier geen redenen liggen voor de kustvissersvaartuigen om een aparte quotagroep te vormen? Tenslotte nog dit. In het bewuste editoriaal wordt naar 'de trap' verwezen. Omdat er in sommige middelen vooroordelen en misverstanden bestaan omtrent deze rechtstreekse verkoop aan particulieren, wil ik één en ander verduidelijken. In de eerste plaats moet men er voldoen aan de strenge IVK-voorschriften, verder moeten vis of schaaldieren die aan de consument verkocht worden vermeld staan op een voorafnameformulier. Om alle misverstanden van de baan te ruimen: ook hierop wordt het percentage afgetrokken voor o.a. afslag, ecorage en de bijdrage ten gunste van de Rederscentrale. Op deze voorafname wordt men 100% belast (daar waar dat in een gewone viswinkel slechts 60% is), reken hierbij BTW, kosten van ijs, huur standplaats, kosten van aankoop en onderhoud van verkoopsinstrumenten, electrisch weegtoestel... en dan krijgt men al een realistischer beeld van 'de trap'. Dan wil ik het nog niet hebben over de vele uren die moeder de vrouw op de standplaats doorbrengt om er de waar aan de man te brengen. Een leek zal nu misschien begrijpen dat dit geen poenschepperij is, maar dat er één en ander bij komt kijken. Dat belet natuurlijk niet dat 'de trap' voor



de kustvissers een welgekomen hulpmiddel is om in de crisistijd die de visserij nu doormaakt het hoofd enigszins boven water te houden. In naam van alle kustvissers wil ik trouwens iedereen bedanken die in het verleden dit voor ons broodnodige verkooppunt mogelijk gemaakt hebben. Hopelijk mogen wij ook in de toekomst op hun steun rekenen zodat dit vlootsegment waar, voor wat de hele Vlaamse visserij betreft, eertijds alles mee begonnen is, niet voor eeuwig verdwijnt.

Rudy Barbaix, kustvisser-reder

### Sportvissers in de vuurlijn

Met aandacht las ik het artikel 'Sportvissers in de vuurlijn' in HVB X, 1995 p. 16-17. Wat mij daarin bijzonder trof was de passage waarin vermeld werd dat door de praktijken van de sportvissers de BOU 136 nu ook te koop staat. Dat gegeven werd nog eens versterkt doordat uitgerekend onder het bewuste artikel de advertentie geplaatst werd waarin de BOU

136 te koop aangeboden wordt. Ik houd er evenwel aan te benadrukken dat de brieven schrijver die u in het artikel citeert: '...Door die ellendige sportvisserij ligt nu trouwens ook de BOU 136 te koop...' een vertekend beeld van de werkelijkheid geeft. Dat sommige sportvissers de spot drijven met de beroepsvisserij is voor mij geen reden tot verkoop van mijn vaarttuig. De BOU 136 is wel degelijk te koop, maar wel om aan vernieuwing te doen, en dus niet door de schuld van de sportvissers.

Er mag dan op de Schelde minder garnaal te vangen zijn dan op de kust, desalniettemin is het er voor de visserij — ook voor de BOU 136 — zij het door eerlijk en hard werken toch nog altijd een lonend beroep.

D. Van der Veen, Blankenberge P.S. Ook heb ik mijn bedenkingen bij het artikel 'Vissersvrouw protesteert' (HVB IX, 1995 p. 18) waarop vorige maand al verschillende brieven schrijvers reageerden. Iedereen heeft toch de mogelijkheid om als zelfstandig reder te beginnen; alleen is het zo dat het risico velen afschrikt. Ook het vele werk en de papierwinkel waarmee zelfstandigen te kampen krijgen

is er voor velen teveel aan. Alleen het geld dat binnenkomt bij de reder springt in het oog, terwijl niet gezien wordt dat de uitgaven ook heel zwaar doorwegen.

### Rechtzetting van een rechtzetting

In HVB VII, 1995 p. 38 e.v. verscheen mijn bijdrage over de 'Roeselaarse Nieuwmarkters - visverkopers'. Daarin werd medegedeeld dat de spoorweg van Roeselare naar Brugge in 1863 aangelegd was, evenals de spoorweg Blankenberge - Brugge. Dat was een vergissing: de spoorweg Brugge - Roeselare was er al in 1847, die van Blankenberge naar Brugge kwam er pas in 1863.

In HVB X, 1995 pag. 15 kwam er een rechtzetting die er eigenlijk geen was vermits de vergissing in de jaartallen ten onrechte bevestigd werd.

Hier volgen de juiste jaartallen: Spoorweg Brugge - Roeselare: 1847 Spoorweg Blankenberge - Brugge: 1863

Met mijn excuses!

J. Klausning, Oostende



## Scheepsdiesel

# RENAUD

BVBA Vantorre-Devinck

*snelle service & voordelige tarieven*

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

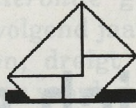
Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| - leidingwerk         | - schroefassen  |
| - Slipwaywerken       | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk   | - plaatsen en herstellen van <i>alle</i> dieselmotoren    |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling                        |
| - kraanverhuur        | - steeds! bereikbaar per semafoon: 07/ 32 99 57 1         |

Bemand  
steeds bereikbaar:  
semafoon  
07 / 32 99 57 1



**nog**  
*Brieven*



*Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon p. 3). Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de brieven schrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.*

## Kustvisserij op historisch dieptepunt?

Omdat er de jongste tijd nogal wat te doen geweest is rond de kustvisserij, is het wellicht nuttig één en ander te verduidelijken. Eerst moeten we duidelijk afspreken waarover we het hebben als we over kustvissers spreken.

Wat is een kustvisser? Hij (1) beoefent de visserij meestal in de kustwateren. Hij is (2) een polyvalente visser, d.w.z. hij jaagt op die soorten die er seizoengebonden meest voorradig zijn (kabeljauw in de winter, tong in het voorjaar en in de zomer, garnaal in de zomer en het najaar). Dit alles doet hij met (3) een vaartuig van maximum 300 pk en 70 brutoton. Zijn vistijd (4) bedraagt normaal 12 uur (uitzonderlijk 48 uur). Ik denk dat iedereen in de visserij het eens kan zijn met deze omschrijving.

Gebaseerd op deze gegevens heb ik de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen (1995) nagevlooid en een lijst samengesteld met vaartuigen die aan die voorwaarden voldoen. Ik kom zodoende aan 39 vaartuigen. Een niet te verwaarlozen aantal wanneer men weet dat de hele Vlaamse vloot uit amper 150 eenheden bestaat. Wanneer we de kustvissersvloot schip per schip bekijken, wordt het echter duidelijk dat dit vlootsegment totaal verouderd is! Geen enkel andere categorie vissersvaartuigen is er zo erg aan toe als de kustvissers.

Van de 39 kustvissersvaartuigen zijn er 36 ouder dan 24 jaar! 7 vaartuigen zijn immers tussen de 36 en 65 jaar oud, 26 zijn tussen 27 en 35 jaar, 3 zijn 24 jaar oud en slechts 3 vaartuigen zijn 8 jaar oud. Uit die cijfers blijkt duidelijk dat het vlootsegment van de kustvissers niet meer concurrentieel kan zijn. De kustvloot is dringend aan vernieuwing en modernisering toe.

Daar de meesten over geen grote investeringskredieten beschikken kunnen de kustvissers alleen maar alles draaiende houden; er kan geen kapitaal opzij gelegd worden om

grote investeringen te doen.

**Wij willen onze 39 kustvissers echter behouden, dus moeten we ze economisch rendabel en concurrentieel maken.**

Daarom lanceren we volgende voorstellen:

- 1) er moet een project voor de kustvisserij komen (zoals er bijvoorbeeld een project is om de eurokotters weer rendabel te maken);
- 2) bij aankoop van een vaartuig: staatswaarborg;
- 3) steun via GIMV en/of FIOV (vb. garnaalproject Eurokotter krijgt tot 40% overheidssteun).

Laat me tenslotte toe op een struikelblok te wijzen die renovatie van het vlootsegment van de kustvissers in de weg staat. Het Koninklijk Besluit 15.12.1994 verschenen in het staatsblad 31.12.1994 N.94-3422 zegt in art. 2: Indien de eigenaar van een vissersvaartuig waarvoor een visvergunning werd afgeleverd, dit vissersvaartuig vervangt, vervalt de visvergunning en dient hij ze bij de Dienst in te leveren.

Vraag is dus: wanneer ik geen visvergunning meer heb, hoe kan ik dan een ander vaartuig aankopen (zonder visvergunning) en een visvergunning bekomen?

Hopelijk mogen wij op de medewerking rekenen van alle betrokken diensten om de kustvisserij uit het slop te helpen halen en deze visserij te maken tot wat ze ooit geweest is.

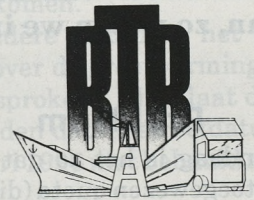
C.V., Oostende, een vissersvrouw.

(Naam en adres op de redactie bekend)

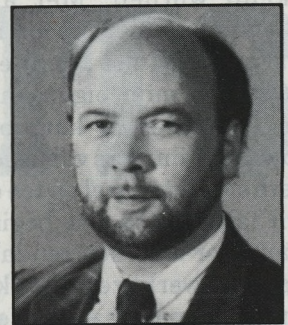
Bijlage: lijst van de kustvissersvaartuigen volgens de omschrijving die in de brief gegeven wordt. (Tussen haakjes het bouwjaar van het schip): O.2 (1964), O.20 (1971), O.23 (1930), O.62 (1963), O.64 (1987), O.100 (1964), O.101 (1967), O.110 (1959), O.116 (1961), O.148 (1958), O.152 (1966), O.190 (1963), O.191 (1968), O.211 (1971), O.225 (1957), O.427 (1964), O.430 (1957), O.455 (1964), O.533 (1965), O.536 (1963), O.575 (1966), Z.8 (1967), Z.12 (1966), Z.28 (1932), Z.56 (1960), Z.88 (1961), Z.403 (1961), Z.494

(1967), Z.554 (1964), Z.580 (1963), Z.582 (1964), Z.586 (1963), N.22 (1963), N.86 (1987), N.95 (1987), N.555 (1954), N.563 (1964), N.700 (1968), N.782 (1971).

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



Secretaris  
**Ivan VICTOR**



ZEEMANSBOND

# ABVV

OOSTENDE-VEURNE-  
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27 Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

Fax: 059 / 70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

Fax: 050 / 54 42 53



De tijd dringt en de spanning stijgt

# Groepvorming: reders zetten zich schrap

**SINDS DE ZEEBRUGSE** reder Bart Schiltz in de Rederscentrale (verder RC) de touwtjes in handen heeft genomen is daar onbetwistbaar een nieuwe dynamiek ontstaan. Onmiddellijk na zijn aanstelling heeft hij het probleem van de onrendabele eurokotters aangepakt. Via een project voor het polyvalent maken van deze vaartuigen heeft hij de impasse waarin dat vlootsegment zat doorbroken. Inmiddels hebben de eerste omgebouwde eurokotters de 'vuurproef' achter de rug en is men in die hoek zeer te spreken over de behaalde resultaten (zie elders in dit blad).

Dan zijn er nog de plannen van de RC-voorzitter om de Belgische vloot in groepen in te delen, naar Nederlands model. Het betreft hier de zogenaamde quotagroepen die uitdrukkelijke bedoeld zijn om de reders actief te betrekken bij het beheer van de quota. Gemakkelijker gezegd dan gedaan, zo weten we intussen.

## Probleem

Tot vandaag is het zo dat de aan België toegewezen quota (dit zijn de voor dat jaar toegelaten vangsthoeveelheden) meteen aan de hele vloot toegekend worden. Met andere woorden: het is niet omdat ik een vissersvaartuig (met licentie) heb, dat ik rustig 'mijn eigen aandeel' van de 'Belgische vis' kan opeisen. Het quotum is immers van iedereen. De overheid ziet er wel op toe dat de visserij (althans in het begin van het jaar) voor iedereen rendabel is. Met dat doel werkt ze ingewikkelde systemen uit per vaartdag en per pk. Maar feit is dat wie eerst komt, eerst maalt... en dat zolang de voorraad strekt, want Vadertje Staat blijft nauwlettend toekijken en neemt op tijd en stond nieuwe maatregelen die de visvangst (nog verder) beperken en zelfs stilleggen. Het huidige systeem geeft aanleiding tot vroegtijdige uitputting van het quotum, want iedereen heeft er (eigen)belang bij zo vlug mogelijk zo veel mogelijk naar zich toe te trekken. Wie dat niet doet, ziet met lede ogen hoe de concurrentie met de brokken wegloupt. Dat heeft als gevolg dat de vloot al vroeg in het jaar geconfronteerd wordt met onaangename gevolgen: omdat sommige quota uitgeput geraakt, moe-

ten vaartuigen aan de kant blijven liggen of mogen ze slechts onrendabel kleine hoeveelheden van een bepaalde soort op de markt afzetten. Grote bokkentreilers kunnen nog verre zeeën opzoeken waar desgevallend wel nog vis (zeg maar tong, want daar is het veelal om te doen) gevangen mag worden; kleinere vaartuigen hebben onvoldoende bunkeringcapaciteit en accommodatie voor de bemanning om het zo ver van huis te zoeken: zij worden (zo goed als) werkeloos en dat terwijl de bankiers natuurlijk blijven aankloppen om de leningen af te betalen!

## Oplossing

De groepvorming kan deze nadelen opvangen. De groepen zouden regelmatig de stand van zaken bekijken en concrete afspraken maken om de vaartuigen heel het jaar door rendabel uit te baten. De verenigde reders nemen dan mede verantwoordelijkheid op voor het beheer van de quota. Dat medebeheer wordt georganiseerd in (één of meer) quotagroepen waarin onderlinge afspraken gemaakt worden die ongetwijfeld tot efficiëntere visserijen aanleiding zullen geven. Misschien bevinden zich in de groep wel vaartuigen die toch al niet van plan zijn in de Noordzee op tong te jagen. Met

de betreffende reder kan een afspraak gemaakt worden om een hoeveelheid tong te ruilen met andere schepen die juist met een tekort aan tongquota geconfronteerd dreigen te worden. Grote boomkorvaartuigen die in de toekomst dichterbij huis willen vissen — en zodoende het bemanningsprobleem proberen op te lossen — kunnen misschien de tongquota van pakweg enige kustvaartuigen huren (ruilen? krijgen? kopen?). Grote boomkorvaartuigen die het toch ver willen zoeken (in de Golf van Biscaje bijvoorbeeld) kunnen misschien enige compensatie krijgen door hun quotarechten dichterbij huis af te staan aan bijvoorbeeld de veelgeplaagde eurokotters of aan andere grote boomkorvaartuigen die wat graag in de Noordzee zouden blijven.

Bovenstaande voorbeelden tonen aan dat het vormen van quotagroepen ingrijpende gevolgen zal hebben voor de Vlaamse visserij. Wie over een vissersvaartuig met licentie beschikt, zal meteen ook feitelijk recht hebben op een eigen deel van de productie en dat betekent... geld! Het is dan ook logisch dat het op punt stellen van het project niet van een leien dakje loopt. Het rederscorps is nu eenmaal samengesteld uit calculerende burgers die onmiddellijk het zakcomputertje uithalen en winst en verlies berekenen.

## Ja, maar...

De idee van de groepvorming wordt te vuur en te zwaard verdedigd door RC-voorzitter Bart Schiltz, die zodoende ongetwijfeld het algemeen belang van de rederijen verdedigt. Maar zijn leden zijn niet vergeten dat hun voorzitter al een goedgeliiede groep achter zich heeft staan, met name de door hem opgerichte VRV (Vlaamse Redersvereniging), waar alles al goed gewikt en gewogen zal zijn.

Tegelijk moeten vriend en vijand toegeven dat het nieuwe systeem de rederijen opwaardeert. Vergeten we niet dat de bel van de allerlaat-



ste slopingspremieronde geluid heeft. Wie vanaf volgend jaar zijn zaak wil opdoeken, dreigt maar weinig geld te krijgen voor het schip dat hij te koop aanbiedt... tenzij de koper meteen zeker is dat hij een deel van het quotum verwerft!

De meeste reders zijn dus wel voor de idee gewonnen, toch bekijken zij de uitwerking ervan met argusogen. Vooreerst zijn er de kustvissers die zich rond Rudy Barbaix geschaard hebben. Zij vertrouwen het zaakje niet en dat gevoel wordt hen ingegeven door de gebeurtenissen van de jongste weken. Niet alleen ervaren zij het polyvalent maken van eurokotters als een inbreuk op hun garnaalvoorraad, evenmin zijn ze te spreken over de weigering van het bestuur van de RC om Rudy Barbaix in haar midden op te nemen. Het wordt in kustvisserskringen niet met evenveel woorden gezegd, maar het ziet ernaar uit dat zij zich via de Oostendse rederscoöperatieve Hand in Hand goed voorbereiden om vlug te reageren op een eventuele doorbraak in het proces dat naar de groeppvorming leidt. Vergeten we verder Geert Deman van de Maritieme Ombudsdienst niet die in een interview in HVB zegde onmiddellijk van start te willen gaan met een eigen groep als zijn leden hem daarom vragen. Dan is er nog de advocaat Vanquatem die publiek de belangen verdedigt van een aantal Belgische rederijen die vanuit Nederland opereren en de facto in Nederlandse handen zijn. Ook hij volgt het dossier op de voet en zal niet toelaten dat de groeppvorming gebruikt wordt om de betreffende rederijen buiten spel te zetten. Verder zijn er tal van reders die over het huidige systeem helemaal niet te klagen hebben; zij willen eerst nog wel eens zien hoe ze er beter van zouden worden. Anderen tenslotte zijn er niet voor te vinden hun vrijheid van ondernemen afhankelijk te maken van een overkoepelend bestuur, zij verkiezen als individualisten verder te opereren op de oude vertrouwde manier.

De scepsis is dus groot. Vandaar dat de RC op 20 oktober een brief naar alle leden stuurde met de uitdrukkelijke vraag om zich achter het project te schragen: 'Groeppsvor-

ming zal enkel verder uitgewerkt worden voor zover minimum 51% van de rederijen (...) de groeppsvorming gunstig adviseert.', zo stelt de brief.

Dat het bestuur van de RC zelf ook niet goed weet hoe het er allemaal uit zal zien, mag blijken uit de teksten. In het editoriaal van het Informatieblad (15 oktober) van deze organisatie heet het nog dat de omvorming liefst tot één grote groep moet leiden, maar in de brief die vijf dagen later verstuurd wordt is al volop sprake van meerdere groepen. Waar de kustvissers eerst nog verweten werd commercialisering van de quota op het oog te hebben, heet het nu dat 'ruil en verhuur tussen individuele rederijen dienen mogelijk te zijn'. Commercialisering dus.

Dat de omvorming verder ook aangewend wordt om andere doelen te bereiken, moge ook al blijken uit een principe dat de groeppvorming binnensluipt; zinnetje waarvan de draagwijdte wellicht alleen door ingewijden goed begrepen kunnen worden: 'doorbraak van de 1200 PK grens dient nagestreefd te worden



mits de rederijen die door technische beperkingen hiertoe niet in staat zijn, fictieve PK's kunnen kopen. Dit na groeppvorming in een later stadium;'. Wellicht zal ook dit paragraafje hier en daar toch nog eens uitgelegd moeten worden, waarna de rekenmachientjes weer eens boven water zullen komen.

Met andere woorden, het laatste woord over de groeppvorming is nog niet gesproken. Alles laat dan ook vermoeden dat de streefdatum van 1 januari 1996 niet behaald zal worden.

Flor Vandekerckhove

# CREVITS

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

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85

H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



Aalmoezenier Dirk Demaeght over zijn voorganger:

## 'Paster Pype was de Oostendse Daens'

NAAR AANLEIDING VAN de tentoonstelling over het leven en werk van de bekende Oostendse visserijfiguur paster Pype hield visserijaalmoezenier Dirk Demaeght een rede die meteen de expositie opende.

De opvolger van Pype ziet veel parallellen tussen het levenswerk van de bekende vissersvriend en het werk van priester Daens, de nog bekendere sociale voorvechter uit Aalst, die met het Daensisme zijn naam gegeven heeft aan een stroming in de arbeidersbeweging.

De tentoonstelling over paster Pype loopt nog tot 31 december in het Heemkundig Museum De Plate, in het Feestpaleis, op het Wapenplein te Oostende.

Demaeght: 'Daens was een knaap van 15 toen Henri Pype geboren werd. Beiden kwamen ze uit een bescheiden middenstandsgezin en hebben zich als priester ontpopt tot sociale voorvechters. Ze hebben zich de zaak van de kleine man aangetrokken in een sociaal bewogen tijd. Paster Pype heeft gelukkig niet de dramatiek gekend die Daens is overkomen. Waar Daens nogal wat beroering bracht in het politieke bestel van die tijd, is Pype in stilte begonnen aan zijn stichtingen en wist hij bruggen te leggen onder alle mensen die in of rond de, enigszins sociaal gesloten, visserijsector verantwoordelijkheid droegen'.

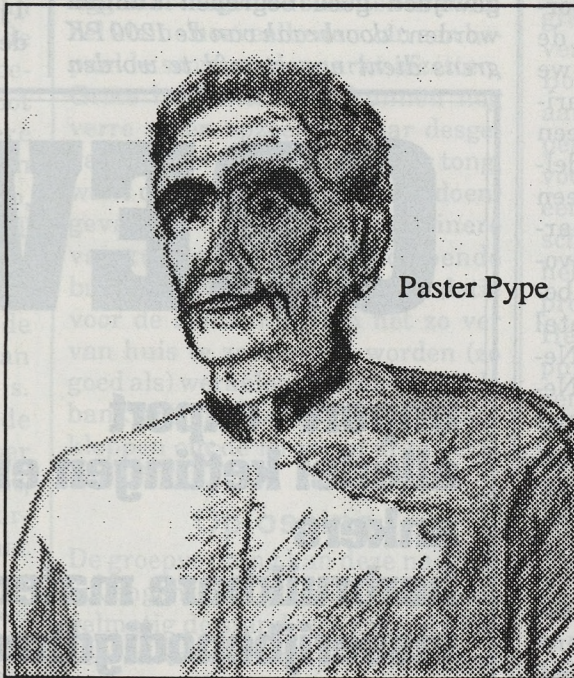
Voor visserijaalmoezenier Demaeght is het dan ook klaar en duidelijk: 'Ongetwijfeld zal paster Pype 200% achter en naast Daens zijn gaan staan toen deze zijn programma uitstippelde over de schoolplicht en het recht op onderwijs, over de arbeidsduur en werkomstandigheden, de zondagsrust enzomeer'.

### Een levensschets

Demaeght: 'Henri Pype werd geboren te Geluwe op 12 januari 1854. Reeds op 13-jarige leeftijd drukte hij aan zijn ouders de wens uit om priester te worden. Na zijn priesterstudies en -wijding werd hij tot leraar benoemd aan het college te Nieuwpoort. Daar aangespoeld kwam hij er voor het eerst in contact met het vissersmilieu. Nadien werd

hij aangesteld als onderpastoor op de Sint Pieter- en Paulusparochie te Oostende.

Twee jaar later, op 22 mei 1886, werd hij definitief belast met de functie van aalmoezenier ter zee. Op de wachtschepen 'Ville d'Anvers' en



Paster Pype

'Ville d'Ostende' doorkruiste hij de Noordzee om toezicht uit te oefenen op de visserij, de geschillen te beslechten, daar waar er nood was te helpen en de zielzorg van de vissers te behartigen.

De 33-jarige Pype stichtte, met veel hulp van edelmoedige mensen, zijn Sint-Andreas-visserijschool waar de broeders van Liefde les gaven. Duzenden vissersjongens ontvingen er

hun eerste opleiding en leerden er lezen en schrijven. In die school groeide er een labo voor zeedierenonderzoek en later een museum. Voor de meisjes stichtte hij met medehulp van de Zusters van de H. Vincentius, een naai- en kookschool, die later uitgroeide tot een huishoudschool'.

Maar daar bleef het niet bij. Demaeght: 'In zijn bloeiende gilde 'Zal wel gaan' bracht hij de vissers sociale voorzieningen en via de groep 'Kunst genegen' werd er gezorgd voor cultuur en ontspanning. Hij was er immers van overtuigd dat de verheffing van de mens het best door de cultuur kon ondersteund worden. Het zal wel geen toeval geweest zijn dat mensen zoals de Oostendse kunstenaar Jan De Clerck en de dichter Daan Boens, binnen die vissersgilde,

wellicht op aansporing van Paster Pype zelf, de vissers zang en toneel aanleerden. Dit resulteerde in de oprichting van deze groep "Kunst genegen" waarvan De Clerck voorzitterstichter werd. Hij gaf ook boeken uit: over de visserij, over motoren, een kerkboek voor zeelieden'.

69 jaar geleden hebben ministers, cadetten, officieren, maar vooral de vissers hun ere-aalmoezenier bij de staatswezen, stichter en directeur van de Vrije Visserijschool, lid van de provinciale commissie der zeevisserij en officier in de Leopoldsorde hem begraven.

### Een bijzonder mens

Vele Oostendse vissersfamilies hebben nog altijd gemeende gevoelens van sympathie voor die priester die hun grootouders een helpende hand toestak. Getuige daarvan is het Paster Pypeherdenkingscomite dat elk jaar op zijn sterfdatum hulde brengt aan zijn graf op het kerkhof aan de Nieuwpoortsesteenweg. Het is daarbij bekend dat Paster Pype op het einde van zijn leven straatarm was, om nog niet over zijn gemaakte schulden te spreken.



Demaeght: *'Hij was behept, laten we zeggen, begaafd, met de onrust van een grote wetenschappelijke nieuwsgierigheid. Hij was een man met zin voor verwondering. Als landbouwerszoon kende hij van jongsaf de speling van de natuur. Hij doorkruiste de zee van de Vlaamse kust tot IJsland, van Schotland tot Noorwegen en van Denemarken tot Engeland. Het volstond voor hem niet om de vele soorten vis te kennen. Hij zou ook hun maaginhoud bestuderen en vooral de bewegingen van de vischolen nagaan. Hij zocht ook naar technieken om vis te conserveren. Waar hij ook kwam bestudeerde hij de inrichtingen van vreemde havens, de bouw van de vissersvaartuigen... In 1950 bracht hij zelfs vanuit Denemarken een 'petrolmoteur' mee om hier de werking en het onderhoud ervan te bestuderen.'*

Naast de wetenschap was er een behoorlijke dosis emotie. Demaeght: *'Hij had er alle moeite mee de problemen van zijn vissers te relativeren. Hij kon er trouwens ook moeilijk afstand van nemen want hij werd er dagelijks mee geconfronteerd. Toen hij in november 1884 tot onderpastoor benoemd werd op de Petrus- en Paulusparochie, kregen de parochianen die in de ruige visserswijken samen woonden zijn aandacht.*

*Hij leerde er de angst en de eenzaamheid kennen van vele vissersvrouwen die dagelijks wonderen deden om rond te komen. Het waren dus vooral de vissers zelf die zijn ogen open deden gaan. Velen waren langer dan drie weken op zee geweest en hadden nauwelijks hun boterham verdiend.*

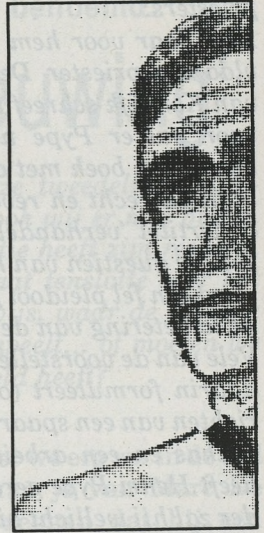
*De kinderrijke gezinnen zagen veel zwarte sneeuw. Sociale wetten waren toen nog ontoereikend en voor een visser die met pensioen ging begon een nieuwe strijd tegen het spook van vereenzaming, honger en ziekte'. Met zijn gezond boerenverstand wist hij dat je aan vissers geen latijn en dromerige theoriën moet verkopen. In het opkomend socialisme zag hij niet direct een gevaar, zoals Daens dat wèl deed. Hij vertrouwde op het oersterke geloof van zijn mensen die dagelijks het Gods aanwezigheid in die grote overweldigende krachten*

*van de zee konden zien'.*

Wetenschapsmens, emotioneel betrokken, maar ook een levenskunstenaar. Demaeght: *'Hij kende de kunst om met het volkse leven om te gaan en stevige bruggen te bouwen naar mensen van alle maatschappelijke standen met verschillende wijsgerige of politieke overtuigingen. Hij was ieders vriend en wist voor iedereen in goede of kwade dagen een woord van bemoediging te vinden. Dat je echt wel met het volk moest kunnen omgaan blijkt bijvoorbeeld uit volgende anekdote: Paster Pype zei eens tegen de bemanning van een IJslandvaarder die hij op zee bezocht, dat het toch spijtig was dat een bepaalde visser gestorven was en begraven op IJsland. Een tijd later stonden diezelfde vissers 's nachts voor het huis van de paster en riepen: 'Mehère Henri, m'héin hém mee, wéje... Ze hadden het lijk van hun gestorven broeder opgegraven en het in een ton meegebracht'.*

In de visserij was dus geen plaats voor 'softies'. Demaeght: *Natuurlijk*

*niet! Hij was stout en uitermate strijdbaar. Een strijd die zich plots publiekelijk heeft gemanifesteerd in de duistere dagen van de vissersopstand. In bijna alle lofspraken over hem werd erop gewezen dat hij op velerlei gebied een baanbreker, een voorloper was'.*



### Een stroming

Paster Pype mag dan een markante persoonlijkheid geweest zijn, zijn engagement viel ook niet uit de lucht. Demaeght: *'Het is belangrijk om te weten dat de inspiratie van zijn Gilde onder andere ook te danken was aan het gedachtengoed van enkele belangrijke Westvlaamse*

# O.V.A.

## ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

### 40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN

- \* het veilen van UW vis... te Oostende
- \* het verzorgen van UW koeltransport... naar Oostende
- \* de berekening van UW lonen en sociale wetten, zowel voor reders als voor bedrijven... in en buiten Oostende
- \* een coöperatieve aangepast aan UW noden

## VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

Tel.: 059 / 32 21 73 — Fax: 059 / 32 04 46



priesters:

De 6 jaar voor hem geboren Westvlaamse priester Deken De Gryse van Kortrijk schreef in 1881, 3 jaar voor paster Pype naar Oostende kwam een boek met de titel 'Vaderlandsch recht en revolutie' met als ondertitel 'verhandelingen over de sociale questiën van heden'. Daarin werd een fel pleidooi gehouden voor de lotbetering van de arbeidsstand. Vele van de voorstellen die De Gryse daarin formuleert (o.a. tot het oprichten van een spaarkas, een pensioenkas en een arbeidsverzekering) heeft Henri Pype gerealiseerd. Verder zal hij wellicht binnen de priesterconferenties en tal van vakliteratuur de verdiensten vernomen hebben van priesters zoals Vanlerberghe en Lauwers, die in de katholieke volksbonden van Kortrijk en Roeselare opkwamen voor de sociale rechten van hun arbeiders'.

Dat wil niet zeggen dat Paster Pype zijn eigen weg niet ging. De kerkelijke overheid was niet altijd direct op de hoogte van zijn stichtingen. Al was hij niet altijd diplomatisch ingesteld... Hij zocht naar een specifieke oplossing voor de problemen van een specifieke sector als die van de visserij' Maar hij bleef natuurlijk ook priester. Steeds legde hij in zijn publicaties en ook in zijn preken de nadruk op het feit dat hetgeen de visser in zijn netten strikt ook door Gods natuur gegeven, geschonken was'.

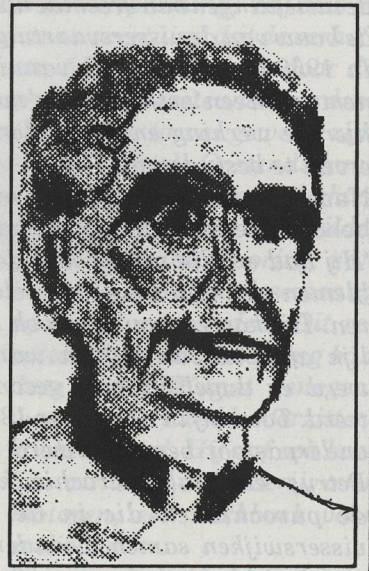
### Aktualiteit

Op 31 augustus van dit jaar verdwenen drie visserijscholen: de Oostendse stedelijke visserijschool John Bauwens, de vrije Paster Pypeschool en de gemeenschapsvisserijschool

### Jef Klausning:

#### 'Paster Pype was helemaal niet de Oostendse Daens'

Als reactie op een artikel dat in het weekblad De Zeewacht over paster Pype verscheen reageerde onze medewerker Jef Klausning. Ook in dat artikel werd immers gesproken over paster Pype als over de Oostendse Daens. Klausning vindt de vergelijking onterecht. Weliswaar bogen beide priesters zich over het lot der armsten (Daens in Aalst verdedigde de textielarbeiders en Pype in Oostende de vissers), maar daar houdt de vergelijking dan ook op, zo stelt Klausning het: *'Priester Daens deed het langs de politiek. Hij wilde een kristelijke partij voor de werklieden en medezeggenschap over de wetten en reglementen, dit tegen de gevestigde katholieke partij van hoofdzakelijk rijke fabrikanten en baronnen en tegen het liberale kapitalisme. Dit was niet naar de zin van het kristelijke establishment van toen en, ondanks het feit dat hij het opkomende socialisme bestreed, kwam hij tot zijn schâ en schande in de ban van de katholieke kerk die de gevestigde orde niet wilde verstoren'*. Pype deed het helemaal anders, zo stelt Klausning: *'In tegenstelling tot priester Daens wilde paster Pype geen klassenstrijd, hij streefde naar een overeenkomst tussen de verschillende klassen in het visserijbedrijf (...)* In tegenstelling tot priester Daens kwam paster Pype met niemand in conflict'. Klausning vindt de vergelijking *'Paster Pype, de Oostendse Daens'* dan ook 'bij het haar gegrepen'. Klausning: *'Paster Pype, vader der vissers! zou naar mijn mening beter gepast zijn'*.



te Heist, alle gingen ze over in een nieuw opgericht Provinciaal Maritiem Instituut. Zou paster Pype het verdwijnen van de laatste vrije visserijschool met lede ogen bekeken hebben? Demaeght: *'Ik heb mij afgevraagd wat Paster Pype daar nu zou van denken... Ik denk dat hij tevreden is met de getroffen rege-*

*ling. Hijzelf is destijds, als lid van de provinciale commissie der zeevisserij vragende partij geweest om het visserijonderwijs in Oostende en omstreken onder de vleugels van de provincie te stellen. Hoe het kwam dat men op zijn vraag niet inging is voer voor historici'*. (fv)



*het taxi bedrijf voor de visserij*

### OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende



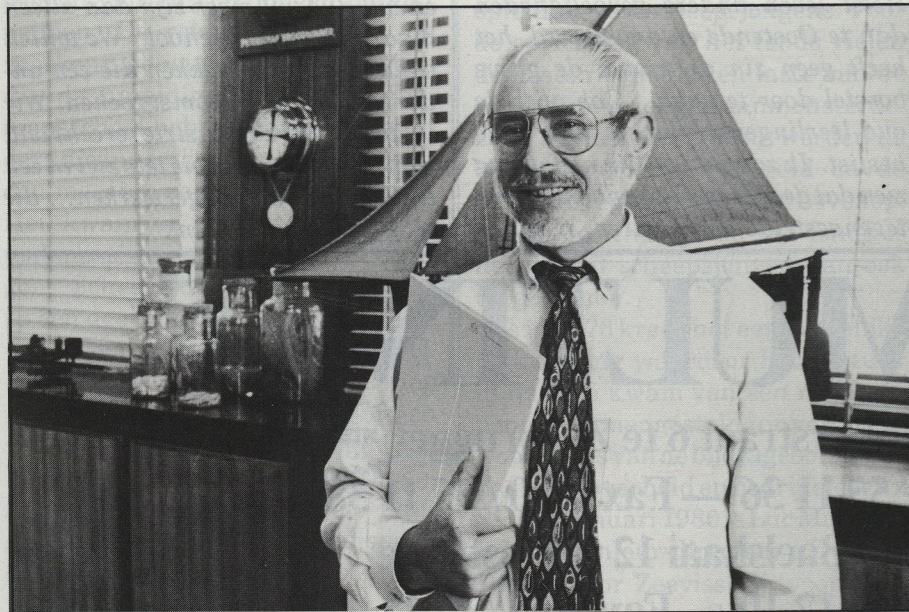
Marc De Winter, op dinsdag 17 oktober door de provincieraad tot directeur benoemd:

# 'PMI biedt continuïteit en hernieuwing'

**MARC DE WINTER** is de laatste directeur geweest van de Stedelijke John Bauwens-visserijschool in Oostende. Meteen is hij ook de eerste directeur van het Provinciaal Maritiem Instituut (PMI) geworden. Deze school met twee vestigingen (één te Oostende en één te Heist) is ontstaan uit de fusie van drie visserijscholen: de vrije visserijschool uit Oostende, de school van het gemeenschapsonderwijs uit Heist en de hogervermelde stedelijke school. Een nieuwe visserijschool dus en Marc de Winter in een nieuwe situatie. Wie is die man? En waarom heet de visserijschool nu *maritiem* instituut? Tijd voor een babbel.

*In Oostende worden de stadsbewoners steevast onderverdeeld in twee soorten. Je hebt de geboren en getogen Oostendenaars langs de ene kant en je hebt de aangespoelden aan de*

*ander kant. Voor de rest is deze kwalifikatie totaal onbelangrijk, want de 'aangespoelden' worden niet gediscrimineerd. Maar omdat alle persoonsgegevens van Oostende-*



**Marc De Winter:** *We gaan al die tradities niet met haar en wortel uitroeien, integendeel, we zullen proberen een vlechtwerk te maken waarin elkeen tot zijn recht komt. (foto gw)*

*naars met deze tweedeling beginnen, kunnen ook wij er niet buiten want de traditie heeft zijn rechten, en dit stuk gaat tenslotte over het visserijonderwijs, waar de traditie een grote rol speelt... of moeten we zeggen: gespeeld heeft?*

Alleen wanneer we erg ver in de tijd terugkijken kan je van Marc De Winter (54) zeggen dat hij een 'aangespoelde' Oostendenaar is. Het ouderlijk gezin De Winter kwam in 1947 al in de kuststad wonen en bracht de vijfjarige Marc met zich mee. Hij zou er aarden.

Na zijn studies — we zijn dan al in 1965 — komt hij onmiddellijk in de Stedelijke visserijschool terecht waar de geliefde leraar Wardje Stanghé een plaats openlaat. De jonge leraar gaat er Nederlands en Engels onderwijzen. De Winter: *'Fernand Boels was toen de directeur. Ik herinner me hem nog zeer levendig. Nu nog is hij een voorbeeld voor mij. Ik spiegel me nog altijd aan deze figuur om de zaken aan te pakken'*.

Meteen zijn we in een stukje onderwijsgeschiedenis terecht gekomen. Voor Boels was Calant directeur van de stedelijke visserijschool, Boels was directeur van 1947 tot begin 1973, dan kwam Lingier (tot einde januari '73), gevolgd door waarnemend directeur Lust (tot oktober 1979) en Alfons Deblock (tot einde 1984), uiteindelijk was het (vanaf

## EURO DIESEL (ANTWERP) NV

**Officiële verdeler voor DEUTZ MWM Dieselmotoren  
en DEUTZ SERVICE INTERNATIONAL**

*Zwarte Weg 1, Haven 343  
2030 Antwerpen*

**Tel. (03)5415011**

**Fax (03)5415546**

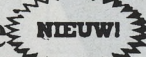


1985) de beurt aan De Winter. Misschien valt het karakter van een mens nog het best af te leiden uit zijn vrijetijdsbesteding en we luisteren aandachtig wanneer De Winter van start gaat: *'Ik was het soort jongen dat je bij de scouts aantreft en sinds mijn zestiende heb ik daar leidingfuncties vervuld. Na mijn legerdienst (1964-'65) ben ik reserveofficier geworden en sindsdien neem ik aan alle examens deel die in dat verband uitgeschreven worden.'* We durven het nauwelijks te vragen: is hij dan inmiddels reservegeneraal geworden? De Winter is ons ondeugend vraagje voor: *'Ach, 'op kamp gaan', de scouts, het leger, het ligt me allemaal wel. En sport in het algemeen, want nog tot verleden jaar nam ik deel aan de volleybalcompetitie in de te Oostende alombekende Decotap-reeks. De competitiesport heb ik inmiddels wel laten vallen, want een mens kan niet alles doen. Na de dagtaak en het vele supplementaire werk dat de fusieschool met zich meebrengt, ben ik nu al lang blij wanneer ik eens met de honden kan wandelen en als het*

*even kan, vind je mij niet thuis, want dan ben ik op reis.'* Het is duidelijk: De Winter is niet het type waar gemakkelijk roest op komt. Overigens zal de nieuwe job daar ook niet veel aanleiding toe geven. De Winter: *'Het is niet gemakkelijk om een nieuwe instelling uit de restanten van drie verschillende netten te bouwen. Maar met een goeie inzet van het personeel moeten we daarin slagen. Vergeet vooral niet dat de lesgevers uit de oude scholen allemaal weer in dienst zijn genomen van het PMI, een vier-tal lesgevers van de vrije visserijschool uitgezonderd die verkozen hebben in het vrije net te blijven. We gaan dus al die tradities niet met haar en wortel uitroeien, integendeel, we gaan een vlechtwerk maken waarin elkeen tot zijn recht komt. In Heist leven andere gevoeligheden dan te Oostende en omgekeerd, het heeft geen zin daar met de grove borstel door te gaan. Ook over de oud-leerlingenbonden is nog niets beslist. Ik zou natuurlijk niet graag zien dat de oud-leerlingenbonden een tegengestelde koers varen, maar ik*

*heb er geen probleem mee dat er momenteel nog drie oud-leerlingenbonden zijn... zeker niet als ze gezamenlijk het PMI vooruithelpen. Mettertijd is het natuurlijk wel de bedoeling tot één oud-leerlingenbond te komen.'* Continuïteit dus, maar dat wil niet zeggen dat alles bij het oude blijft. De Winter: *'Het oprichten van het PMI heeft er alvast voor gezorgd dat we er tenminste zeker van zijn dat er aan de Vlaamse kust visserijonderwijs blijft bestaan, maar er is meer: de uitbouw van het maritiem onderwijs tot een volwaardige tak van het secundair onderwijs. Wie vandaag met succes het visserijonderwijs volgt heeft na afloop meteen een diploma secundair onderwijs op zak. En er is nòg meer! De nieuwe naam zegt het al: het PMI is een maritiem instituut en wil dus wil meer zijn dan alleen maar een visserijschool. We willen ook mensen aantrekken die een ander maritieme toekomst zoeken. Wie in de off-shore-industrie terecht wil, of bij de zeemacht, wie iets ziet in een toekomst in de baggerwerken... die mag bij ons passeren.'*

# N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge 

Tel: 050 / 55 11 36 — Fax: 050 / 55 11 38

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

Tel: 059 / 32 12 10 — Fax: 059 / 32 11 97

*Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.*

*Wij letten eerst op de goede service*

**Uw vertrouwen waard voor:**

- \* **NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ (BOKKENVISSERIJ - GULLEN - HARINGVANGST - EUROKOTTERS - GARNAALVISSERIJ)**
- \* **TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN (kwaliteit MONOFIL ORANJE 0,50 mm)**
- \* **KORRETOUWEN STALEN KABELS**
- \* **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

**Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt**






# 112 scheepsjongens tekort

VORIG JAAR WERDEN slechts 23 scheepsleerjongens aangemonsterd op onze vissersvaartuigen. Volgens de wettelijke beschikkingen zouden het er 135 moeten zijn. Eind vorig jaar waren er 112 scheepsjongens tekort. Van de 23 varende scheepsjongens zaten er dan nog zes aan boord van vaartuigen die buiten de toepassing van de wettelijke regeling vielen.

## Wettelijk statuut

Bij wet van 23 september 1931 werd het statuut van de scheepsjongens geregeld. "Ieder vaartuig dat de zeevisserij uitoefent en waarvan de bemanning uit ten minste drie volwassenen bestaat, is verplicht één scheepsjongen aan te monstere(n)" luidt artikel 1. De wet voorziet dat de jongens minstens 14 jaar oud moe(s)ten zijn en hoogstens de leeftijd van 18 jaar mogen bereikt hebben. De rekrutering moet bij voorkeur gebeuren onder jongens die de opleiding aan visserijberoepsschool hebben gevolgd. De reders die indertijd een jongen opleidden moesten zelf de kosten dragen. Het kwam er dus op aan om de toekomstige vissers vaart te bezorgen. Scheepsjongens hebben recht op een deel van de opbrengst van de vangst, vastgelegd in de monsterrol. Het loon van de scheepsjongen mag niet minder dan één tiende of één vijfde van het loon van een gewoon lid van de bemanning bedragen, naargelang de leerjongen aangemonsterd werd als scheepsjongen of als lichtmatroos.

## Steeds tekort

Het tekort aan scheepsjongens is niet nieuw. Het gemiddelde tekort tijdens de periode 1948-1957 lag rond de 200 eenheden. In die tijd waren ook de zes visserij scholen niet bij machte om voldoende leerjongens te leveren.

Dat betekent dat ieder jaar een aantal vaartuigen niet aan de bepalingen van de wet (kan) voldoen. Op te merken valt ook dat elk jaar een aantal scheepsjongen op vaartuigen komen te staan die niet onder de toepassing van de wet vallen. Door een strikte toepassing van de wet zouden deze jongens kunnen aangemonstere(n) op vaartuigen die wel een scheepsjongen in dienst moeten nemen. Maar zelfs dan komt men

nooit aan het wettelijk vereiste aantal scheepsjongens om alle vaartuigen volgens de wettelijke voorschriften te bemannen.

## Fonds

Het Fonds voor Scheepsjongens trad in werking in september 1971 en werd beheerd door de Rederscentrale. De voornaamste doelstelling van het Fonds is het verdelen onder de reders van de kosten voor de opleiding van scheepsjongens. Vóór de oprichting van het fonds vielen de kosten volledig ten laste van de reder die een jongen aanmonsterde. Door de nieuwe regeling werden de opleidingskosten gespreid en de overheid legde er nog geld bovenop. Na de oprichting van het fonds is het aantal scheepsjongen dan ook toegenomen.

Pas in 1976 kreeg het een wettelijke omkadering waardoor het bestuur in handen kwam van een raad van beheer, samengesteld uit vertegenwoordigers van de bijdragebetalende partijen (overheid en bedrijfsleven). Sinds 1 januari 1980 is Luc Martens, hoofdingenieur-directeur a.i. van de Dienst voor Zeevisserij, voorzitter van het Fonds voor Scheepsjongens. Toen het Fonds van start ging waren er een tachtigtal scheepsjongens beschikbaar. Dat betekende dat er een jongen aan boord was op één derde van de vaartuigen die onder de regeling vielen. Niettegenstaande er meer vaartuigen waren dan scheepsjongens was het niet altijd gemakkelijk om de beschikbare jongens aan een vaartuig te helpen.

## Aantal scheepsjongens

	wettel. vereist	aange- monsterd (1)	wettel. tekort
1994	135	23	112
1993	139	39	100
1992	152	55	97
1991	173	42	131

1990	177	50	127
1989	187	53	134
1888	187	51	136
1987	186	51	135
1986	174	81	93
1985	165	102	63
1884	170	100	70
1983	164	127	37
1882	163	111	52
1881	170	108	62
.....			
1975	211	112	99
.....			
1957	363	185	178
.....			
1948	410	165	254

(1) Inbegrepen in dit cijfer: scheepsjongens aan boord van vaartuigen die niet onder de toepassing van het wettelijk statuut van de scheepsjongens vallen en scheepsjongens in andere functies (lichtmatroos, matroos, hulpmotorist ...)

Erratum: Dries Van den Abeele controleert sinds 13 september 92% van de aandelen van het Brugse familiebedrijf NV Van den Abeele en niet 9 procent zoals in ons vorig nummer stond afgedrukt. Cijfertje weggelaten. Sorry.



# JOOREN

---

**SCHEEPSSCHROEVEN B.V.**

---

**REPARATIES VAN ALLE  
SOORTEN SCHROEVEN  
LEVERING NIEUWE  
SCHROEVEN**

Sinds 1959

Papendrechtsestraat 2a

Tel 078 - 133 831

Fax 078 - 311795

(vanuit België: eerst 00 31)

**DORDRECHT  
HOLLAND**



## Z 319 in Den Helder

Op de scheepswerf Metz in Den Helder onderging de tot Z.319 *Avontuur* omgedoopte O.319 *Zeldenrust* (en voordien BOU.319) enige veranderingen. De romp werd gezandstraald, aan dek kwamen bakken bij en werden aanpassingswerken uitgevoerd aan de brug en de verschaning. De grote 'Belgische' boomkorteiler trok ondertussen opnieuw naar zee, bemand door ondermeer drie zonen van eigenaar Van den Berg uit Urk.

## Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen — september 1995

**Verandering van eigendom, thuishaven en naam:**

□ Z.15 *Stephanie* wordt O.15 *Zilvermeeuw*, eigendom Zeearend bvba, F. Timmermansstraat 32, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.35.11. Zeebrief: 19.9.95 □ O.319 *Zeldenrust* wordt Z.319 *Avontuur*, eigendom Avontuur Rederij bvba, Boomgarden 25, 8300 Knokke-Heist, tel. 050-62.16.16. Zeebrief: 21.9.95

**Verandering van tonnage:**

□ Z.70 *Marleen*, eigendom BVBA Marleen, Kapellestraat 167, 8450 Bredene. Bt. 79 - Nt. 23. Zeebrief: 27.9.95

**Scheldevissersvloot**

**Geschragt:** □ BOU.133 *Saefinghe*, eigendom J. Quintelier, Nijverheidslaan 4, 9170 Waasmunster. Geschragt: 25.8.95 □ A.147 *Tuimelaar*, eigendom Emiel Van Raemdonck, Antwerpsesteenweg 120, Tielrode. Geschragt: 25.8.95

**Verandering van eigendom:** □ R.21 *Twee Gebroeders*, eigendom Rederij Noordpas NV, Monnikenwerve 25, 8000 Brugge, tel. 050-31.68.25

## N.350 in Stellendam

Het casco van de N.350 dat enkele weken geleden de Westvlaamse Scheepswerven in Oostkamp verliet is niet van de aardbol verdwenen. Het werd afgevoerd naar de steigers van Machinefabriek Padmos in Stellendam waar het een zandstraalbeurt onderging in afwachting van de schilderwerken en het op-

tuigen van het nieuwe vaartuig.

## Profish 96 in Boulogne-sur-Mer

Na enkele jaren onderbreking pakt Boulogne-sur-Mer voor de derde keer uit met een internationaal salon voor de visserij en visverwerkende sektor. *Profish 96* is ondergebracht in het hart van de grootste Franse aanvoerhaven en loopt van 21 tot 24 mei 1996. De organisatie is in handen van *Edit Expo International* in nauwe samenwerking met de *Chambre de Commerce et d'Industrie* van Boulogne. Het vorige dubbelsalon *Boulogne Fisheries* en *Boulogne Seafood* greep plaats in 1991. Mer info: *Edit Expo International/Profish 96*", 12, rue Vauvengues 75018 Paris, tel. (1)42.23.13.56, fax. (1)42.23.13.07.

## Europort 95

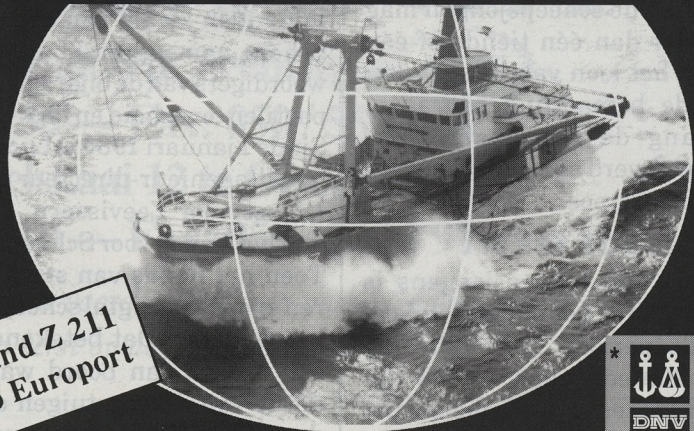
In het RAI-complex in Amsterdam opent de tweejaarlijkse internationale maritieme tentoonstelling *Europort 95* op dinsdag 14 novem-

ber de deuren. De 27ste editie van de goed ingeburgerde vakbeurs loopt tot en met zaterdag 18 november. Het aanbod omvat alle producten en diensten op het gebied van scheepsbouw, -inrichting, -reparatie en -onderhoud, haven- en dokuitrusting, communicatie- en navigatie-apparatuur, laad- en losinrichtingen, advies- en ontwerp bureaus voor zeevaart, binnenvaart en visserij, financiering, verzekering, onderzoek en onderwijs.

Uit een onderzoek tijdens *Europort 93* kwam een uitzonderlijke belangstelling voor motoren aan het licht. Op *Europort 95* zullen die geïnteresseerden niet ontgoocheld zijn. Er worden dit jaar een aantal nieuwe motoren voorgesteld, o.a. van Caterpillar en Cummins.

Op *Europort 95* zijn meer dan 500 exposanten uit 25 verschillende landen aanwezig. De vakbeurs is dagelijks open van 10 tot 17 uur. Toegangsprijs 30 gulden of gratis voor personen in het bezit van een uitnodiging verspreid door de deelnemers.

## DE WERELD VAN BAKKER



Stand Z 211  
op Europort



### Visserij en binnenvaart

Bakker Sliedrecht Electro-Industrie is een bedrijf gespecialiseerd in het ontwerpen, produceren en leveren van elektrische lieren, voortstuwings, en boegschroefaandrijvingen. Ook voor generatoren en elektromotoren in alle denkbare uitvoeringen bent u bij ons aan het goede adres. Voor service, onderhoud, revisie en reparaties, zijn wij 24 uur per dag inzetbaar.

### \* Bakker Sliedrecht Electro-Industrie B.V.

Tel./Fax 01840-16600/10144  
Aandrijvingen, Automatisering,  
Installatie en Service.

### Bakker Repair B.V.

Tel./Fax 01840-10555/11853  
Revisie, Reparatie,  
Wikkelen en Balanceren.

**BAKKER**  
SLIEDRECHT



# Crisisberaad over visserij

De *Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Zeevisserij* (verder BRCV) nodigde de Westvlaamse parlementsleden uit op een crisisvergadering (6 oktober). Bedoeling was een kennismaking met de BRCV, gevolgd door een bespreking van de crisis in de Europese visserij, die ook aan ons land niet voorbijgaat. Acht parlementsleden waren aanwezig en drie lieten zich door een afgevaardigde vertegenwoordigen. Eerder dit jaar (18 april) zaten de leden van de BRCV al rond de vergadertafel met de Belgische Europarlementsleden.

Om de crisis het hoofd te bieden zijn welbepaalde maatregelen nodig, aldus een eensgezinde BRCV. De Westvlaamse parlementsleden kunnen steun verlenen om deze maatregelen te realiseren. De verlossende balsem die de BRCV voorstelt bevat nogal wat financiële ingrediënten onder de vorm van overheidssteun.

**1. Maatregelen om de ongunstige prijsvorming ten gevolge van goedkope import tegen te gaan:** een drastische verlaging van de taksvrije contingenten die kunnen ingevoerd worden; een betere controle op de hoedanigheid en de kwaliteit van de ingevoerde vis; meer initiatieven van de EU om te vermijden dan beneden de minimumprijs wordt verkocht; het invoeren van referentieprijzen voor kabeljauwfilets

**2. Maatregelen om de druk van zware kapitaalaflossingen draaglijk te maken:** renteloze leningen; uitstel van afbetaling van achterstallige kredieten aan de overheid; tijdelijke vrijstelling van sociale bijdragen op het loon van het scheepspersoneel; extra werkmiddelen voor het Redersfonds dat rederijen in moeilijkheden leningen en kredieten kan toestaan tegen lage tarieven

**3. Efficiënter quotabeleid:** efficiënter beheer van de visquota door invoering van de groepvorming

**4. Maatregelen om oneerlijke concurrentie uit te schakelen:** onze veiligen hebben zware investeringen gedaan om te voldoen aan de Europese normen. Andere belangrijke Europese visveilingen hebben deze inspanningen (nog) niet geleverd (Urk, Peterhead, Boulogne...). Dat geldt ook voor de verwerkingssector waar niet alle bedrijven de nodige investeringen gedaan hebben. Omdat deze situatie oneerlijke concurrentie inhoudt mag geen verder uitstel worden toegestaan

**5. Bemanningvriendelijke maatregelen:** aantal zeedagen reduceren; duur van de reizen verminderen, ook al om kwaliteit van de afgeleverde producten te verbeteren met gunstig prijseffect; beter statuut (gewaarborgd inkomen) en pensioenstelsel voor vissers

**6. Maatregelen om de visserij te stimuleren:** verhoging van de rentabiliteit; quota optimaal gebruiken; betere coördinatie van de aanvoer; stimuleren van de nevensectoren; promoten van het visserijonderwijs; promotie eigen producten (kwaliteitslabel 'Belgische vis')

## Crisis kwam razendsnel

De crisis die door de visserij raast is er verrassend snel gekomen. Nog niet zo lang geleden (eind jaren tachtig) leefde de sector nog in de euforie van de onbeperkte groei. Zowel de omzetten van de vismijnen als de individuele besommingen bereikten recordhoogtes. Illustratief voor die periode was de privatisering van de Zeebrugse visafslag. De oprichting van de NV Zeebrugse Visveiling (ZV) ging gepaard met zware investeringen waarvan men zich vandaag kan afvragen of dit wel verstandig was, maar in 1991 haalde de ZV nog een omzet van meer dan twee miljard frank en stond hiermee naar eigen zeggen op de zevende plaats in de rangschikking van de Europese veiligen (koploper was Urk met 4,3 miljard frank). Vorig jaar echter lag de omzet van de ZV nog op 1,55 miljard frank (inbegrepen circa 150 miljoen van in consignatie verkochte ingevoerde vis).

De ineensstorting van de markt is een internationaal verschijnsel dat overigens de totale voedingssector in de greep houdt. Kijk maar naar de barre tijden die de distributiesector (Colruyt, GIB, Delhaize...) beleeft. Voor de visserij kwamen daar nog de specifieke maatregelen van de Europese Commissie bovenop. Enerzijds waren die ingegeven door de wil om de gemeenschappelijke wateren niet leeg te laten vissen, anderzijds wilde de Commissie een vloot die de concurrentie met andere economische grootmachten aankon. Dus werden honderden vaartuigen gesloopt en werden duizenden vissers werkloos. In ons klein landje is de toestand niet anders.

## Smalle marge

De voorstellen van de paritair samengestelde adviescommissie BRCV zijn al eerder gehoord en kunnen in een goed afgeschermd markt enig soelaas brengen. De moderne open economie functioneert echter op basis van de goedkoopste prijs. Dat geldt ook voor visserijproducten die overal ter wereld worden aangeboden. Een fax volstaat vandaag immers om een lading uit Maleisië thuis geleverd te krijgen. Terugkeer naar de (slechts enkele jaren) oude toestand is onmogelijk. De westerse visserij moet zich aan de nieuwe tijden aanpassen en er blijkbaar een zware prijs voor betalen.

De Europese Commissie wil voor alles concurrentie Europese bedrijven overhouden, dus waakt en bestraft ze iedere maatregel die maar een glimp van concurrentievervalsing uitstraalt. Nationale subsidiëring van sectoren in moeilijkheden ligt steeds moeilijker; daar ook nog bijkomende voorwaarden aan vastknopen (bv: verplichting om in eigen land te veilen) is dansen op een slappe koord. (gw)



De leden van de BRCV in gezelschap van de Westvlaamse parlementsleden die de crisisvergadering bijwoonden. (Foto Lysiane)



# Cobepa baas bij SAIT

De holding *Cobepa* heeft de exclusieve controle (64 procent van de aandelen) verworven over de groep *SAIT Radio Holland (SRH)*. *Cobepa* nam de aandelen (onder de beurskoers) over van het Nederlandse *Hal Investments* en verdubbelt hierdoor zijn participatie in *SRH*. In 1992 nam *SAIT* het bedrijf *Radio Holland* (toen een filiaal van *Ned-lloyd*) over.

De beursgenoteerde internationale groep *SAIT Radio Holland* is gespecialiseerd en marktleider in maritieme communicatie. Het personeelbestand bestaat uit ongeveer 1.500 werknemers.

De activiteiten van *SRH* zijn ondergebracht in vier grote afdelingen:

- De afdeling *Marine* verkoopt, installeert en onderhoudt communicatie- en navigatie-apparatuur, hoofdzakelijk voor zeeschepen.

- De afdeling *Land* ontwerpt en verspreidt communicatiesystemen voor het gebruik te land. Afnemers van die producten zijn o.m. openbare vervoermaatschappijen en het le-

ger.

- De afdeling *Communications* treedt op als verrekeningkantoor voor communicaties tussen schip en wal.

- De afdeling *Radiocommunication Products* vervaardigt telecommunicatie-apparatuur.

Vorig jaar leed de groep met een geconsolideerde omzet van 11 miljard frank een aanzienlijk verlies. Het negatief bedrijfsresultaat bleef beperkt tot 184 miljoen frank, dankzij 513 miljoen buitengewone opbrengsten uit o.m. de afhandeling van een geschil met de *RTT*. Het voorbije halfjaar zorgde echter voor redelijke winstcijfers. Die waren vooral te danken aan de goede prestaties van de afdelingen *Marine* en *Radiocommunication Products* (goed voor 80% van de omzet) die met goed gevulde orderboeken zitten. Alle zeegaande schepen moeten tegen 1999 een communicatiesysteem aan boord hebben dat beantwoordt aan de nieuwe normen (*GMDSS*). Dat is een kolfje naar de hand van *SAIT Radio Holland*.

## Nieuwe samenstelling paritair comité visserij

De representatieve samenstelling van het Paritair Comité voor Visserij werd vastgelegd in het KB van 7 augustus 1995. De vertegenwoordigers van de werkgevers (10) en werknemersorganisaties (10) werden voorgedragen door Minister van Tewerkstelling en Arbeid Miet Smet. Het besluit trad in werking vanaf 1 juli 1995.

**Vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties:** Eric De Waegenaere (Knokke-Heist), Norbert Hennaert (Oostende), Bart Schiltz (Knokke-Heist), Willy Van Waes (De Haan), Jacky Vermote (Koksijde), René Vlietinck (Knokke-Heist), Dirk Florizoone (Oostende), André Gryson (Bredene), Reginald Verleye (Bredene), Fernand Vyncke (Oostende).

**Plaatsvervangers:** Marina Nollet (Oostende), Freddy Depaep (Knokke-Heist), Gilbert Derudder (Knokke-Heist), Willy Kiekens (Oostende), Emiel Maesen (Oostende), Freddy Pollet (Zeebrugge), Emiel Utterwulgh (Knokke-Heist), Joël Vandenbroucke (Oostende), Patrick Madelein (Middelkerke), Jozef Rabae (Nieuwpoort).

**Vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties:** Ivan Victor (Oostende), Ginette Dumarey (Oostende), Robert Dielis (Antwerpen), Anaïs Maurau (Oostende), Renaud Vermote (Oostende), Jan Janssens (Borsbeek), Michel Claes (De Haan), Jos Stuer (Herentals), Gerard Ackx (Knokke-Heist), Etienne Crosse (Brugge).

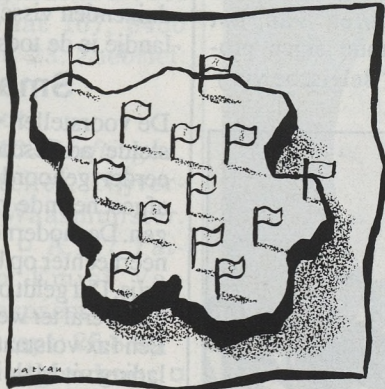
**Plaatsvervangers:** Ann Stadsbader (Oostende), Marcel Asseloos (Oostende), Alfons Geeraerts (Antwerpen), Patrick Rys (Bredene), Geerwin Sabbe (Middelkerke), Daniël Serie (Knokke-Heist), Christine De Smedt (De Haan), Marc Soens (Merebeke), Geert Sonckx (Brugge), Geert De Rous (Brugge).

## Uit het Staatsblad

▣ **KB van 29 juni 1995** waarbij de collectieve arbeidsovereenkomst van 26 januari 1995, gesloten in het Paritair Comité voor de Zeevisserij tot wijziging van de statuten van het "Zeevisserijfonds" algemeen verbindend wordt verklaard.

▣ **KB van 29 juni 1995** waarbij de collectieve arbeidsovereenkomst van 26 januari 1995, gesloten in het Paritair Comité voor de Zeevisserij tot wijziging van de statuten van het "Waarborg- en Sociaal Fonds voor de Zeevisserij" algemeen bindend wordt verklaard.

Op 29 september 1995 overleed Paula Fontaine (93), huisbewaarderster op rust van de stedelijke vismijn van Oostende. De begrafenis greep plaats op 5 oktober.



Met meer dan 900 kantoren

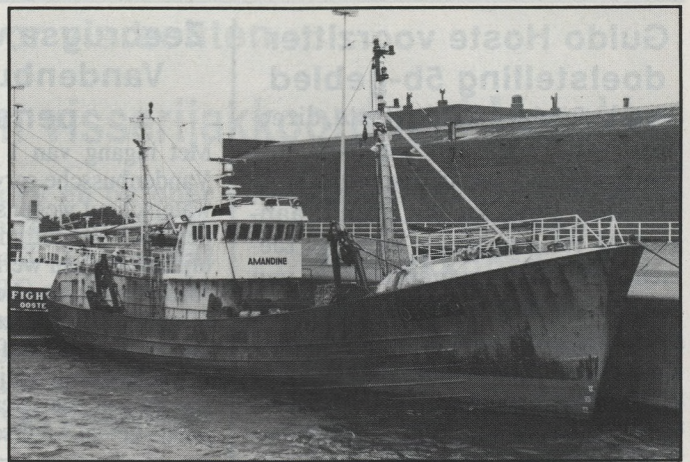
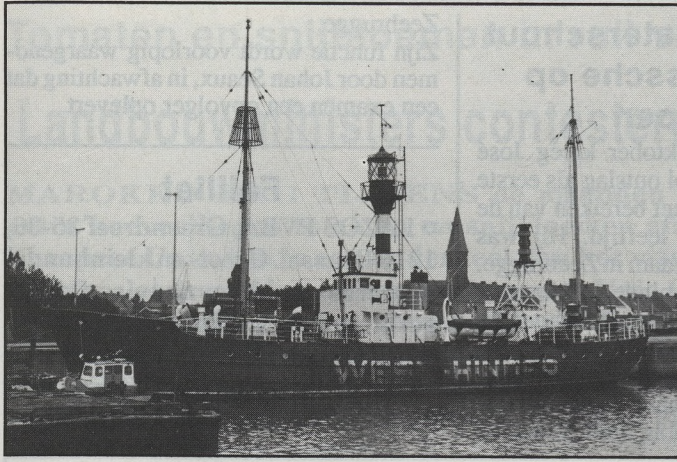
over het hele land zijn we zeker niet ver bij u uit de buurt.

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?

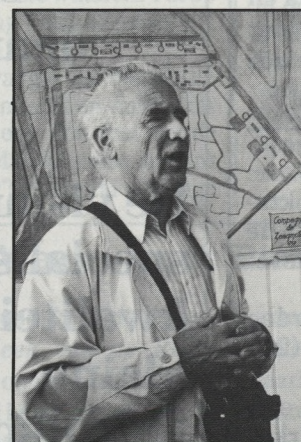
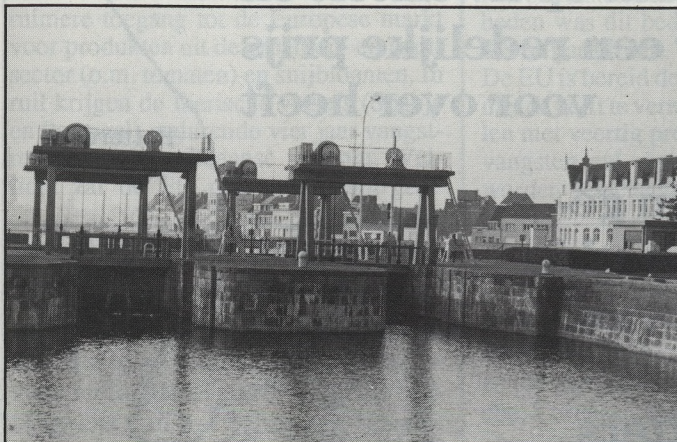
**BBL**



# DE DINGEN DIE VOORBIJGAAN



Niet één van de laatste twee lichtschepen, Westhinder, allebei in 1950 gebouwd bij Béliard, kon Oostende houden. Eén exemplaar verhuisde naar Antwerpen en de tweede werd vorige maand officieel aan Zeebrugge afgeleverd. Het lichtschip zal er een plaats krijgen naast een Russische duikboot en andere vaartuigen die een onderdeel zullen vormen van het toeristische project in de oude vismijn. Wel is het nagenoeg zeker dat de laatste IJslantvaarder O.129 Amandine te Oostende als museumschip blijft. Officieel werd het vaartuig op 6 april geschrapt en was het bestemd voor de sloop. De Europese Commissie heeft daarop een uitzondering gemaakt en het Oostendse schepencollege is ook bereid gevonden om het schip te bewaren. Het laatste woord is nu aan de Oostendse gemeenteraad.



De Oostendse heemkundige kring De Plate organiseerde onder de deskundige leiding van Bredenaar Fernand Gevaert (foto hiernaast) een wandelvoordracht in de omgeving van het oude sluiscomplex in Bredene. De oude sluisen dateren uit de periode 1754-1758 en werden gedurende 150 jaar gebruikt. Het is vermoedelijk het oudste maritiem monument van het land. Het historische complex zal verdwijnen eenmaal de

werken voor de nieuwe zeesluis starten. In de buurt van de sluisen rees in dezelfde periode een indrukwekkend industrieel zaagmolenpark uit de grond waarvan niets meer overblijft. Van de 17 zaagmolens werd de laatste in 1843 gesloopt.



P&O heeft de passagierslijn Zeebrugge-Felixtowe (zes uren varen) die twintig jaar bestaat opgedoekt. De combischepen Pride of Flanders (foto) en Pride of Suffolk worden ingezet op de lijn Rotterdam-Felixtowe. In Zeebrugge kost die beslissing 13 werkplaatsen en 114 in Felixtowe. Dat betekent dat er nog slechts twee passagierverbindingen meer zijn van de Vlaamse kust naar Groot-Brittannië: Oostende-Ramsgate en Zeebrugge-Hull. De vrachtlijnen Zeebrugge-Felixtowe en Zeebrugge-Dover blijven behouden.

in het Heemmuseum De Plate op het Oostendse Wapenplein loopt een tentoonstelling over Paster Pype. De tentoonstelling loopt tot 15 januari en is elke zaterdag toegankelijk van 10 tot 12 en van 15 tot 17 uur. Aalmoezenier Dirk Demaeght komt in dit blad aan het woord over zijn beroemde voorganger.





## Guido Hoste voorzitter doelstelling 5b-gebied

Streekmanager Guido Hoste, directeur van het Vormingsinstituut Veurne-Westkust is door minister-president Luc Van den Brande aangesteld tot voorzitter van het toezicht- en managementcomite van het *doelstelling 5b-gebied Westkust, Middenkust en Zeevisserijgebied*.

Beide comites werden op 31 oktober officieel geïnstalleerd in Nieuwpoort. Hoste heeft nu de leiding over de beoordeling en de uitvoering van de projecten die voor EU-subsidiëring in het kader van de *doelstelling 5b* in aanmerking komen. Deze projecten beogen de plattelandsontwikkeling op agro-industrieel en toeristisch vlak en willen de visserij nieuwe impulsen geven. De verwezenlijking van de 5b-doelstellingen in de Westhoek door de overheid en de privé-sector worden op bijna vier miljard begroot, gespreid over zes jaar.

## Haaieninvasie?

# De TH.43 bracht vrijdag 13 oktober een vossaai, gevangen voor de Schotse kust, binnen in de Scheveningse visafslag.

# De Schotse PD.63 haalde zaterdag 14 oktober een reuzehaai op (247 kg, 3,75 m.).

# De UK.382 bracht een week eerder een reuzehaai binnen in Urk.

# Het haringspan OD.6-OD.8 viste een vossaai op (200 kg).

# Kustvissers kregen de voorbij weken enkele kleinere vossaaitjes in de netten.

Tot zover de feiten aangehaald in *Visserijnieuws* van 20 oktober. Voor het Nederlandse persbureau ANP, ook overgenomen in onze kranten, waren deze feiten voldoende om gewag te maken van 'een onverklaarbare toename van grote haaien'.

Zo abnormaal is het echter allemaal niet. In de het najaar, hoofdzakelijk in oktober en november, werden de voorbije jaren ook in onze havens regelmatig reuze-, neus- en vossaaien aangevoerd. Het gaat doorgaans om exemplaren uit de Noordzee. In HVB van 3 december 1993 (p. 20-23) werd daar reeds duidelijk op gewezen. Het zou dan ook helemaal niet uitzonderlijk zijn dat er de komende weken ook in een van onze vismijnen en haai te voorschijn komt.

## Zeebrugse waterschout Vandebussche op pensioen

Met ingang van 1 oktober kreeg José Vandebussche eervol ontslag als eerste waterschout wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. Hij was bijna dertig jaar werkzaam in Zeebrugge. José Vandebussche volgde de Zeevaarschool en voer jarenlang als officier ter lange omvaart, hoofdzakelijk op tankers. In 1965 behaalde hij zijn brevet van kapitein en een jaar later nam hij de vakante plaats in van waterschout derde klasse in

Zeebrugge.

Zijn functie wordt voorlopig waargenomen door Johan Seaux, in afwachting dat een examen een opvolger oplevert.

## Failliet

▣ LAZOS PVBA, Groendreef 35-36, 1210 Brussel. Groot- en kleinhandel in verse en diepvriesvis, failliet verklaard op 2 oktober 1995.

▣ OXFISH PVBA, Vooruitgangstraat 1, 1400 Nivelles (Nijvel), failliet verklaard op 2 oktober 1995.

# Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

Voor de handelaar die staat op kwaliteit en daar een redelijke prijs voor over heeft

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

# Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

Tel 00 31 1199 5383 — (F. Lokerse) — Fax 00 31 1199 5229



## Tomaten en snijbloemen in ruil voor visrechten

# Landbouwministers contesteren visserijakkoord met Marokko

**MAROKKO MAG TIJDENS** de maanden april en oktober extra hoeveelheden tomaten en snijbloemen afzetten binnen de Europese Unie. Dat is een onderdeel van het visserij-akkoord dat zal afgesloten worden tussen de Europese Unie (EU) en Marokko. De Europese Commissie (verder EC) en Marokko hebben op 13 oktober een politieke doorbraak bereikt die uitzicht biedt op een visserij-overeenkomst. Het compromis is te danken aan de tussenkomst van koning Hassan II van Marokko en van commissievoorzitter Jacques Santer.

Door het aanslepende visserij-conflict moesten 7.000 Spaanse en 1.000 Portugese vissers sinds mei hun vaartuig aan de kant laten liggen. Intussen hebben zij met diverse protestacties de handel met Marokko gesaboteerd. De EU is uiteindelijk gezwicht voor de Marokkaanse eis tot drastische inperking van de visserij-activiteit. Marokko vreest een verschraving van de visstand en stelt de uitbouw van een eigen vloot prioritair.

Het samenwerkingsakkoord tussen Rabat en de EU verzekert Marokko van een ruimere toegang tot de Europese markt voor produkten uit de groenten- en fruitsector (o.m. tomaten) en snijbloemen. In ruil krijgen de Iberische vissers (Spanje en Portugal) gedurende vier jaar vangstrechten in Marokkaanse wateren. Wellicht zal de EU ook meer 'huurgeld'

moeten betalen voor de visrechten in de Marokkaanse territoriale wateren. Tot op heden was dit bedrag vastgelegd op ca. 3,8 miljard frank.

De EU is bereid de vangst van inktvissen met de helft te verminderen en van garnalen met veertig procent. Een deel van de vangsten zal via Marokkaanse havens worden verscheept. Tevens zal de jonge

Marokkaanse vloot meer mogelijkheden krijgen om zich te ontwikkelen.

### Niet akkoord met akkoord

Het visserij-akkoord is niet overal in goede aarde gevallen. Tijdens de jongste bijeenkomst van de visserijministers in Luxemburg hebben de landbouwministers van België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Italië en Oostenrijk bij de EC fel geprotesteerd tegen het akkoord. Volgens de hen vormen de tegemoetkomingen aan Rabat een bedreiging voor de glastuinbouw en de sierteelt in West-Europa, die nu al in de problemen zitten. Zij kunnen niet accepteren dat de concurrentiepositie van de tomaten- en bloemenproducenten onnodig wordt aangetast, ten behoeve van een akkoord in de visserij waar zij part nog deel aan hebben.

En en ander moet nog officieel worden vastgelegd. Visserijcommissaris Emma Bonino maakt zich evenwel sterk dat de Spaanse vloot tegen 1 december opnieuw aan de slag kan in de Marokkaanse wateren.

## Oostende en Zeebrugge Schengen(lucht)havens

In het kader van het Schengen-akkoord zijn een aantal Belgische havens en luchthavens erkend als buitengrenzen van het Schengen-territorium. Het Schengen-akkoord werd op 14 juni 1985 in Schengen (Luxemburg) ondertekend door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland. Het houdt de geleidelijke afschaffing in van de personencontrole aan de gemeenschappelijke binnengrenzen. Het akkoord trad in werking door de *Conventie van Schengen* die op 19 juni 1990 werd ondertekend door genoemde naties.

Het akkoord voorziet grondige grenscontroles op plaatsen waar reizigers de zogenaamde *Schengenlanden* binnenkomen of verlaten. In ons land worden extra-grenscontroles uitgevoerd op de luchthavens van *Bierset, Deurne, Gosselies, Melsbroek, Oostende, Wevelgem en Zaventem*. Ook in de zeehavens van *Antwerpen, Gent, Oostende, Zeebrugge* en in enkele vissers- en plezierhavens worden buitengrenscontroles uitgevoerd.

## Opnieuw Week van de Blankenbergse Visserij

Van vrijdag 3 tot zondag 12 november staat de 11de *'Week van de Blankenbergse Visserij'* opnieuw op de affiche. Vorig jaar werd het initiatief door de vissersfolklore-groep *Ebbe en Vloed* afgevoerd, in de hoop dat het niet het einde van het initiatief zou betekenen. *Ebbe en Vloed* organiseerde de jaarlijkse visserijweek voor het eerst in 1982.

Tijdens de *Week van de Blankenbergse Visserij* loopt in het Oud Stadhuis aan de Kerkstraat een tentoonstelling over de

visserij, die kosteloos toegankelijk is. Zaterdag 4 november om 17 uur gaat de jaarlijkse vissersmis door in de Sint-Antoniuskerk. Zaterdag 11 november is de de traditionele 'Bescheepsdag'. Om 17 uur vertrekt een optocht aan het Oud Stadhuis naar het vissersmonument 'Sterken Dries', waar een bloemenhulde plaatsgrijpt. De plechtigheid wordt afgesloten met een gezellig samenzijn in de zaal Oberbayern.



**CATERPILLAR**  
**DIESEL MOTOREN**  
VERDELER IN BELGIË :



**(02) 689 24 66**  
Fax (02) 687 87 63

STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE

**AUTHORIZED MARINE DEALERS**

**LONGUEVILLE MOTOREN**

TEL (03) 225 04 44  
FAX (03) 233 50 71

**I.D.P.**

**OOSTENDE**  
TEL (059) 32 18 64  
FAX (059) 32 08 13

**F.S.E. GENT**

TEL (09) 251 25 81  
FAX (09) 251 39 61

**CHANTIERS NAVALS NAMECHE-SEILLES**

TEL (085) 82 69 10  
FAX (085) 82 73 60



## Kalender voor vissers

November 1995

- 1-30 *Paster Pype-tentoonstelling*, Heemmuseum De Plate (Feestpaleis), Wapenplein, Oostende (tot 15 jan. 96). Zie ook elders in dit blad
- 1-30 *CMB 100, een eeuw Compagnie Maritime Belge*, tentoonstelling in het Scheepvaartmuseum, Antwerpen (tot 31 dec.)
- 23-24 *Week van de Blankenbergse Visserij*
- 11 *Bescheepsdag* in Blankenberg (start optocht 17 u.)
- 13-16 *International Seafood Conference* in Noordwijkerhout (Ned.)
- 14-18 *Europort 95*, internationale maritieme tentoonstelling in RAI-complex, Amsterdam
- 15-16 *Eurofish Report Conference* in Brussel
- 16-18 *De Noordzeepotvissen, een jaar later*, symposium in Koksijde
- 17 *Visserstvrouwen*, voordracht door A. Vancraeynest, Gemeentehuis Oostduinkerke (20 u.)
- 19 *Scheldeloodsenkoor* in Oostende (Feestpaleis, 15 uur)
- 23-24 *Maritiem Congres Havens voor Europa* in Zeebrugge

## OOSTENDE

### Scheldeloodsenkoor

Het Scheldeloodsenkoor van Vlissingen (opgericht op 27 april 1971 door loods Albert Veldkamp) wil iets van de 'Goede oude zeiltijd' laten herleven. De zeemansliederen bestaan uit 'Songs en Shanties'. Deze laatste categorie biedt voor de HVB-lezers geen geheimen meer, want René van Mol heeft in een uitputtende reeks alles verteld over deze liederen die vaak gezongen werden bij het werk aan boord van de grote zeilschepen van weleer.

Het koor bestaat uit een 60-tal Nederlandse zee- en rivierloodsen uit Vlissingen in actieve dienst of gepensioneerd. Hun repertoire bestaat uit ruim 80 shanties, de meeste Engelstalig, maar ze zingen ook Duitse en Nederlandse zeemansliedjes, eveneens Franse, Deense, Noorse en Spaanse.

Het koor beschikt over een muzikale begeleiding van accordeon, violen en gitaar. Alle koorleden dragen de zeemanskleding en beelden de bemanning uit van een oude windjammer, compleet met kapitein, stuurman, kok, bootsman, matrozen enz. dit in een decor met elementen van het zeilschip. Tevens komt een damesgroep met folkloristische dans het geheel een bijzonder cachet geven.

Valparaiso, Rio Grande, Curaçao, Stormy Weather Boys, Whisky Johnny, Santiana, Sally Brown en nog veel meer shanties staan op het programma. Dit loodsenkoor is internationaal bekend en het palmeres vermeldt optredens in Nederland, Frankrijk, Engeland, België en Polen naast de vele keren dat ze ook te horen waren op radio en TV en als vaste gasten op 'Sail Amsterdam'.

Toegangskaarten in voorverkoop 250 fr. Aan de zaal 300 fr. Te verkrijgen in het Noordzee-Aquarium Visserskaai Oostende tijdens de weekends, dagelijks in het Toerismebureau Oostende of door overschrijving op rek. 280-0706209-86 van Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende. Dit ten laatste tot 10 november 1995. Kaarten besteld door overschrijving worden gratis toegestuurd.

### Geen Ommeganck meer

Na de evaluatie van de evenementen in Oostende heeft het schepencollege beslist de jaarlijkse *Ommeganck* te schrappen. In de plaats komt een thema-weekend rond de haven en de visserij. De traditionele *Zeewijding* als inzet van het zomerseizoen blijft wel behouden.

De *Ommeganck* kwam er na het opdoken van de tweejaarlijkse *Visserstoet* die in 1970 voor het eerst door de straten van de Oostendse Vuurtorenwijk trok. Omwille van de kosten kon de *Werkgroep Vuurtoren* vanaf 1982 maar om de drie jaar meer uitpakken met het evenement. Met de negende rondgang in 1988 werd er een definitief punt achter gezet.

In de plaats kwam een jaarlijkse *Ommeganck* door de belangrijkste straten van de binnenstad. De historische stoet slorpte wel veel middelen op, maar kreeg nooit de uitstraling die ervan verwacht werd. Het stadsbestuur stelt voor volgend jaar een nieuw evenement in het vooruitzicht waarbij de haven, de visserij en *Lange Nelle* zullen betrokken worden. Er is geenszins sprake van *Visserijfeesten*. Daarvoor is het trouwens niet het gepaste moment.

In betere tijden (1989) heeft de vzw Liefkemores plannen gesmeed om op en rond de Oostendse H. Baelskaai de eerste *Visserijfeesten* te organiseren (zie HVB 3 maart 1989, p., 39). Er werd over vergaderd (o.a. met de vzw Oostendse Haven-gemeenschap en Dienamo), een programma ontworpen en een datum vastgelegd (9-10 september 1989). Toen deze plannen ruchtbaarheid kregen liet een reactie uit het stadhuis niet lang op zich wachten. Burgemeester Goekint trok het initiatief naar zich toe en beloofde *ten gepaste tijde* een vergadering te beleggen met een brede groep geïnteresseerden. *Tempus edax rerum* (de tijd verslindt alles - Ovidius in *Metamorphoses*).

## Vierde fase renovatie vismijn

De renovatie van de Oostendse vismijn is aan de vierde en laatste fase toe. Het vierde luik omvat de werken voor de inspectiepost voor het IVK, het aanleggen van een laad- en loskaai aan het Schuthuisplein, de heraanleg van het Schuthuisplein en de Kantinestraat, de renovatie van de gevels van het bestuursgebouw en werken aan het elektriciteitsnet. De kostenraming belooft 64 miljoen frank. De toewijzing van de verschillende werken gebeurt na een openbare aanbesteding.

## Sportvaartuigen mogen schuilen in Visserijdok

Naast de Oostendse kustvaartuigen zullen nu ook de sportvissers die hun normale aanlegplaats in het Tijdok hebben bij stormweer, kunnen schuilen in het Visserijdok. Ze mogen van deze mogelijkheid gebruik maken bij stormweer vanaf windkracht 4 uit noord-westelijke richting.

## Redgy Steen provinciaal voorzitter ACV-metaal

De Gistelse scheepsbouwwerktuigkundige Redgy Steen, ACV-militant, en destijds bekend geworden als stakingsleider tijdens de bezettingsactie van de Oostendse scheepswerf APS, leidt nu de provinciale afdeling van de Christelijke Centrale voor Metaalbewerkeren. Steen was reeds verbondsvoorzitter van het ACV-metaal Oostende. Vermelden we nog dat Steen sinds enige tijd weer in de scheepsbouwsector actief werd en tewerkgesteld is op de Oostendse scheepswerf IdP.

Waarschijnlijk is zijn aanwezigheid op deze werf debet aan het bezoek dat een afvaardiging van het bedrijf bracht aan de Rederscentrale, waar de problemen van de visserij-scheepswerven ter sprake gebracht werden.

Het eerstvolgende nummer van HVB ligt in de winkel op vrijdag 1 december



# Beslissende weken voor de RMT

HET ZIET ERNAAR uit dat deze maand meer duidelijkheid komt in de toestand van de RMT. Premier Dehaene had bij de regeringvorming reeds de toon gezet: 'Voor mij valt de Kanaalverbinding niet onder de overheidsdienstverlening'. De voorbije weken benoemde de voogdijminister een (franstalige) bedrijfsrevisor. De regering stelde een (vlaamse) crisismanager aan en richtte een 'interkabinetten'werkgroep op die een sociaal begeleidingsplan moet uitwerken. Belangrijk: af te leveren binnen drie weken. Dit alles gebeurde zonder inspraak of advies van de (overigens sterk gepolitizeerde) RMT-top.

Het is intussen voor iedereen duidelijk dat de instandhouding van de RMT in zijn huidige vorm onhoudbaar is. De exploitatieverliezen stapelden zich de voorbije jaren op, waardoor de staatsrederij het leningsplafond (met staaswaarborg) van 12.000.000.000 fr. (t-w-a-a-l-f m-i-l-j-a-r-d f-r-a-n-k) op 800 miljoen frank na bereikt heeft. Met dit bedrag kan de RMT het nog enkele maanden uitzingen (lonen en kosten betalen), maar dan is de bodem bereikt. In die omstandigheden was elk normaal bedrijf al lang over kop gegaan, tenzij het over een enorm eigen vermogen zou beschikken. Dat is bij de RMT geenszins het geval. Het negatief vermogen bedroeg bij het afsluiten van het boekjaar 2,98 miljard frank, waardoor het hoger ligt dan het balanstotaal van 2,94 frank. De RMT is dus niet langer in staat om zijn schuldeisers te betalen.

Vorig jaar leed de RMT een exploitatieverlies van 1,85 miljard frank op een omzet van 3,98 miljard. Voor 1995 is men al gelukkig als het verlies onder de drie miljard blijft.

De geactualizeerde doorlichting van bedrijfsrevisor Fernand Detaille (dagvergoeding: 32.000 fr) zal enkel de rampzalige financiële bevindingen van eerder uitgevoerde audits door *Bekaert-Stanwyck* (1985), *Team Consult* (1992) en *Coopers & Lybrand* (1994) bevestigen. Tussen de eerste en de laatste doorlichting is de concurrentiestrijd op de korte Kanaalroute volledige opengebarsten en heeft de Britse pond veel aan waarde ingeboet. Voor het Chunnel-tijdperk was de overtochtduur geen doorslaggevende faktor. Vandaag is dat wel anders.

Om naast de Prins Filip drie verouderde schepen en twee jetfoils (bouwjaar 1981) te exploiteren beschikt de RMT over een personeelsbestand van 1.275 personen (1.462 - 187 naar het Vlaams Gewest, zie kadertje), bijgestaan door circa 400 mensen van *Wagons-Lits* in de *taxfree-shops* en catering. De RMT is dan ook de grootste werkverschaffer in het Oostendse. De noodzakelijke hervormingen zullen zonder twijfel gepaard gaan met een drastische personeelinkrimping die wellicht ook niet zonder gevolgen blijft voor de werknemers van de *Wagons-Lits*. Ingewijden stellen dat 600 RMT-werknemers zonder

al te grote problemen van de loonlijst kunnen verdwijnen (brugpensioen, overplaat-sing).

Het werkgelegenheidsaspect mag dan al zeer gevoelig liggen, aan de loodzware loonkost zal in elk geval worden gesleuteld. Omdat de werkloosheidsgraad in het Oostendse nu al boven het gemiddelde ligt (10% tegenover 7,9% in West-Vlaanderen en 9,6% in het Vlaams Gewest), laat het zich raden dat de sanering niet al te bruusk zal verlopen. Ook al omdat de mogelijkheden terzake van de RMT kleiner zijn dan deze van private rederijen. Deze kunnen zonder veel om-

## 187 naar Vlaams Gewest

De Ministerraad keurde de overdracht goed van personeel van de RMT naar het Vlaamse Gewest. Door deze overdracht zullen 187 RMT-werknemers uit het Loodswezen in dienst komen van het Vlaams Gewest. In feite gaat het hier om een regularisering van een bestaande toestand. Indien deze personeelsleden dit wensen kunnen ze gebruik maken van het eindeloopbaanstelsel en vervangen worden door andere RMT-werknemers die aan de gestelde voorwaarden beantwoorden.

□ In het B.S. van 30.9.95 verscheen het besluit dat de eerste luitenanten bij de RMT F. De Backer, F. Dekindt, M. Ghys en L. Vande Castele werden bevoor-derd tot de graad van kommandant.

haal onder een goedkope vlag varen waardoor de loonlast op slag stukken lager komt te liggen. Zij houden ook de *crews* langer aan boord waardoor voort-durende ploegwisselingen wegvallen.

## Poolakkoorden

De RMT heeft de voorbije jaren meer dan eens van partner gewisseld. Na *Sealink* kwam viel de RMT in de armen van concurrent *Townsend Thoresen* om vervolgens aansluiting te zoeken bij mastodont *P&O*. Het poolaakkoord met *P&O* werd geruimd (uit vrees voor een verhuus naar Zeebrugge?) voor een commerciële samenwerking met *Sally Lines* (een dochter van de Fins-Zweedse holding *Effjohn*). Het zwenken van Dover naar Sallyhaven Ramsgate heeft de RMT veel schade berokkend. En er is geen weg terug! Het partnerschap is voor vijf jaar (1994-1998) afgesloten en wellicht moeilijk opzegbaar. Toch is er reeds sprake van een nieuw partnerschap met *Stena*, nadat *SNAT*, de rederij van de Franse spoorwegen, een einde maakte aan haar samenwerking met *Stena-Sealink*.

## Toekomst

Hoe groot zijn de overlevingskansen van de RMT en onder welke vorm kan de rederij blijven voortwerken? De overtuiging groeit dat Ramsgate geen zin heeft. Alternatieven zijn dan noordelijker gelegen Britse havens. Maar dat is een markt die blijkbaar ook niet zo goed floreert. *P&O* doekte zopas de twintig jaar bestaande passagierslijn Zeebrugge-Felixtowe op. *Northsea Ferries* zal zich overigens ook niet zonder slag of stoot laten verdringen op Hull.

## RMT IN CIJFERS

	OMZET IN MILJ.	WINST VERLIES	EIGEN VERMOGEN	AANTAL WERKN.
1990	5.185	+ 202	+ 134	1.686
1991	5.181	+ 82	+ 234	1.656
1992	5.025	- 423	- 166	1.577
1993	4.431	- 963	- 1.131	1.499
1994	3.976	- 1.847	- 2.980	1.462

	PASSAGIERS	AUTO'S	VRACHTWAGENS
1985	2.450.000	220.000	144.000
1990	1.899.176	247.378	104.995
1991	1.869.017	228.658	93.386
1992	2.169.798	299.177	93.837
1993	1.868.244	280.447	82.427
1994	1.827.559	244.377	70.757



### Crisismanager

Een *headhunter* heeft de regering een crisismanager aan de hand gedaan. Hij is niet opgevestigd bij de ambtenarij of uit een of ander kabinet. Het werd uiteindelijk de relatief onbekende jonge vlaamse manager Ivo Radelet (42) die het tij bij de RMT moet keren. Hij is werkzaam geweest bij tourperator *Transalpino*, daarna heeft hij een herstructurering doorgevoerd bij de koerierdienst *TNT Benelux* en was hij een tijdje adjunctdirecteur bij het *Belgische Verkeerbureau in Amsterdam*. Sinds vorig jaar is hij *managing director* van de *NV Mutatio*, een *consultbureau* dat zich bezig houdt met strategische, tactische en operationele *audits* voor het bedrijfsleven.

Aantrekkelijk aan de RMT is niet de vloot, maar de monopoliepositie in de Oostendse haven. Maar in het kader van de renovatie van de Oostendse haven en het aantrekken van nieuwe trajecten wil de stad dit monopolie juist doorbreken, waardoor de RMT voor potentiële overnemers zijn aantrekkelijkheid verliest. Oostende kijkt dan ook met veel belangstelling naar de (politieke) afhandeling van het dossier. Geen enkele oplossing is goedkoop: *de RMT koudweg opdoeken is politieke fictie. De 855 statutaire werknemers (de overige zijn contractuelen) kunnen misschien bij een andere staatsdienst terecht. Toch wordt het sociaal passief op 8,5 miljard geraamd; behoudt de RMT enkel de Prins Philips, dat blijft er een flink personeeloverschot en stellen zich dezelfde problemen als bij het opdoeken van de RMT en de opbrengst van de verkoop van de drie verouderde schepen en de twee jetfoils, geraamd op 500 miljoen frank, zal daar weinig aan veranderen; om de RMT te behouden in zijn huidige vorm zou de regering het leningsplafond met enkele miljarden moeten verhogen, maar men duwt men de problemen gewoon voor zich uit en binnen een paar jaar staat men opnieuw voor dezelfde feiten; privatiseren van de RMT is een dure oplossing omdat geen enkele investeerder de torenhoge schuldenlast en het voltallige personeelsbestand op zich zal willen nemen, ook al krijgt hij de hele RMT voor 1 frank; een mogelijke oplossing is een drastische herstructurering van de RMT met minder nadruk op passagierstransport, diversifiëring van de vrachtbestemmingen (niet exclusief op Groot-Brittannië) zal opnieuw zware investeringen vergen, maar is misschien de enige toekomstgerichte oplossing die parallel loopt met de verder uitbouw van de Oostendse haven.* (gw)

## Vóór Afrika ligt Oostende

Op donderdag 19 oktober verschijnen er op de rede van Oostende twee vreemde vissersvaartuigen. Drie rode lichten tonen dat de havengeul gesloten is: de ferry 'Reine Astrid' is zich aan het keren.

Toch vaart de 'African Star' (ex-Urker, zonder registratienummer, ingeschreven in het Afrikaanse Monrovia (Liberia) de havengeul in. Een politieboot schiet toe. De Nederlandse kapitein ziet zijn fout in, keert het schip in 't midden van de havengeul en vaart terug naar open zee.

Nadat de ferry het ruime sop gekozen heeft, varen beide vissersvaartuigen de havengeul in. In de sluis liggen ook de Z.88 'Terra Nova' en de O.333 'Marco' die naar zee moeten. Beide bezoekers moeten dus wachten in de sluis. De 'African Star' komt zwaar tegen de muur terecht en vaart daarbij een beschermingspaal los. Intussen wacht de 'Westcoast I' (de ex-TX 52 'Johannes-Alida uit Texel, zonder registratienummer en ook ingeschreven in Monrovia) in 't midden van de havengeul en hindert daarbij het binnenvarende passagiersschip 'Seastar', dat luid toeterend vrije doorvaart vraagt. De grootste RMT-ferry, 'Pins Filip', komt voor de havengeul te liggen, maar gelukkig komen beide schepen bij tijds door de sluis en in het dok terecht.

Beide schepen zijn de Oostendse haven binnengevaren omdat de 'African Star' pech heeft aan de cilinderkoppen van de motor. Beide schepen zijn op weg van Nederland (Den Helder) om, uitgereed door een Nederlandse onderneming, te vissen in Liberiaanse waters met Monrovia als thuishaven.

De autochtone matrozen zullen er omkaderd worden door een Nederlandse schipper en stuurman.

Tekst en foto Daniël Pots



De Westcoast I hindert de Seastar bij het binnenvaren

## O 129 wordt Oostends museumschip

De Bredense reder Willy Versluys kreeg van het Oostendse stadhuis een brief (dd 25 okt.(!)) dat het schepencollege op 3 juli (!) effectief beslist heeft de IJslandvaarder O 129 Amandine als museumschip en toeristische trekpleister in Oostende

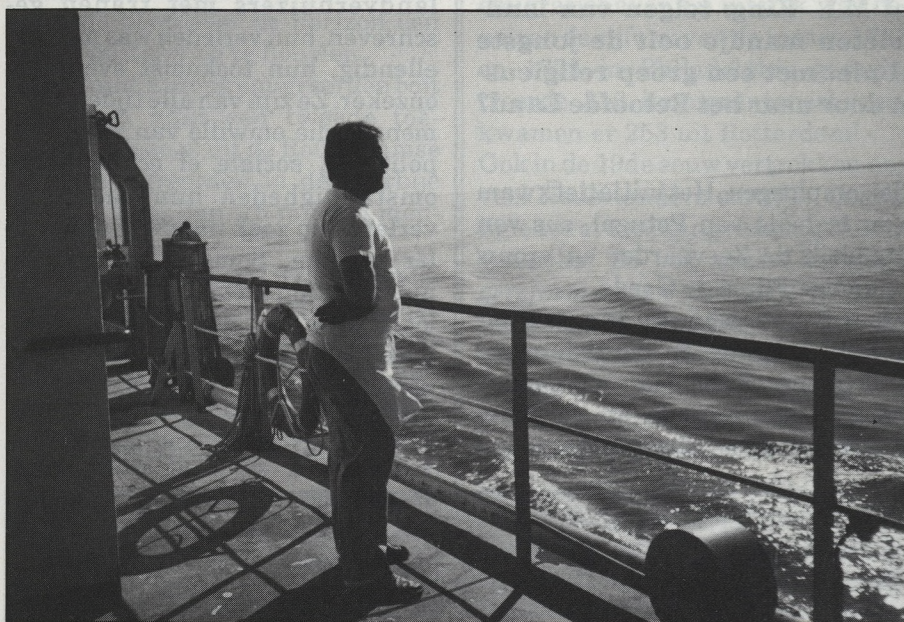
te houden. Op de begroting van 1996 worden daar alvast kredieten voorzien voor verwerving, onderhoud en exploitatie. Het akkoord tussen reder en stadsbestuur moet juridisch vastgelegd worden.



**Kok Carlos de Gendt:**

## 'Beter op zee dan aan land'

**ACHT JAAR GELEDEN** kwam slagerszoon Carlos De Gendt (36) in Oostende *aangespoeld*. In Antwerpen had hij de damar Dominique leren kennen die daar op de marinebasis van Kallo gestationeerd was. En hoe groot ook de plaats is die Carlos in haar leven zou innemen, het was even duidelijk dat zij de Vlaamse Noordzeekust nooit zou kunnen vergeten. Dus kwam het koppel zich in Oostende vestigen. Voor Carlos De Gendt was dat geen probleem. Hij is gek op de zee en had zijn legerdienst niet voor niets bij de marine doorgebracht. Bovendien is hij kok, een beroep waar aan de Vlaamse kust wel vraag naar is.



**Kok Carlos De Gendt aan boord van zijn eetgelegenheden: kamers met uitzicht op zee.**

Carlos De Gendt: *'Het werk in de horeca aan de kust viel uiteindelijk erg tegen. In Antwerpen is er continuïteit in de restaurantbusiness. Aan de kust maakt de seizoenarbeid het koksleven tot een hel. In de zomer word je uitgeperst als ware je een citroen en het is nog geen herfst geworden of je bent alweer afgedankt. En dan zijn er nog de onvoorziene omstandigheden: één van de zaken waar ik werkte ging failliet, met alle moeilijkheden vandien.'*

Lang zou kok Carlos De Gendt het hier aan de Noordzeekust dus niet meer uitgehouden hebben. Maar hoe gaat dat? Als de nood het hoogst is, is de redding nabij. De Gendt: *'Toen ik in juli 1993 vernam dat de baggerfirma Jan De Nul vacatures voor koks had, moest ik niet lang*

*nadenken. De baggeraar uit Aalst zou haar zevenentwintigste schip in gebruik nemen. De "Christoforo Colombo" is een middelgrote sleep-hopperzuiger die o.m. voor de Vlaamse kust wordt ingezet, maar*

*ook voor buitenlandse opdrachten in Argentinië op de Rio de la Plata en de Rio Parana zou varen. Een prachtig schip is dat, ik ben altijd al gek op schepen geweest en geef toe: een reisje naar Argentinië is toch mooi meegenomen; zeker voor iemand die zijn leven anders achter het fornuis doorbrengt.'*

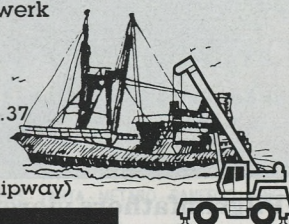
En valt dat mee, daar aan boord? De Gendt: *'Ik heb het me nog geen ogenblik beklaagd. Er ging een andere wereld open. Zo'n werksfeer vind je in geen enkel hotel. Aan boord van de baggerschepen wordt zelfs geen onderscheid gemaakt tussen kapitein en matrozen: iedereen zit er aan dezelfde tafel. Er is een ploeggeest die zeer verfrissend werkt en dat moet ook wel, want je bent daar in de vreemde soms twee maanden samen aan boord. Ik heb het allemaal mogen meemaken, want ik ben twee maanden in Argentinië geweest: één maand op de cutterzuiger "Marco Polo" en één maand op de "James Ensor". Neen, mij zullen ze me niet zo gauw aan de wal terugzien. Wie het gesjoemel in de kusthoreca meegemaakt heeft, bevindt zich aan boord van de baggerschepen zo'n beetje in een paradijs'. Twee maanden van huis, is dat niet wat lang? Echtgenote Dominique heeft er geen moeite mee. Dominique: *'Een kok is so wie so al nooit thuis. Zaterdagen, zondagen, het is altijd maar werken; als hij thuis komt is het al nacht. Wat heb je daaraan?'* De Gendt: *'Neen, dan liever een hele tijd aan het werk, gevolgd door een periode waarin je ècht thuis bent, samen dingen kunt doen en waarin er ook tijd overblijft om iets aan je hobby te doen: garnalkruien bijvoorbeeld'. (fv)**



**Verheye Joël**  
n.v.

Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaaierwerk

Bureel - werkplaatsen :  
Visserstraat 48 - 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/54.45.41 - Fax. 050/54.58.37  
bij afwezigheid Tel. 050/42.88.21  
Werkkaai 9-11 (visserhaven)  
L. Blondeellaan Kaai 305 (naast slipway)





# Rotterdam, een haven voor landverhuizers

**VAN ALLE TIJDEN** zijn ze, de landverhuizers. Iedere beschaving bouwde er wel een epos of schelmenroman rond: De bijbelse joden tijdens de lange tocht door de woestijn, de cowboys naar het verre en de bootvluchtelingen naar het vrije westen, de ter dood veroordeelden die naar Australië gestuurd werden, de kolonisten en de gastarbeiders, de joden en de Afrikaanse slaven... Vlaamse vissers tijdens de oorlog naar Engeland en anderen daarna naar Zuid-Amerika. Ze mogen dan allemaal al landverhuizers heten, hun verhaal heeft niet zelden met de zee te maken.

Soms vormden ze voetnoten van de grote geschiedenis, 'n paar keer bepaalden hun nakomelingen de loop van de geschiedenis. Napoleon, Einstein, Eisenhower of M.L. King: telgen van landverhuizers. Trok Mozes - in z'n rieten mandje ooit de jongste bootvluchteling - in Bijbelse tijd al niet met een groep religieus-politieke vluchtelingen de woestijn door naar het Beloofde Land?

De bewoners van de lage landen — wij dus — hebben hun deel in de landverhuizersgeschiedenis. In de 15de eeuw trokken Vlaamse armoedzaaiende boeren naar de Portugese Azoren. Ze waren op de vlucht voor pest en hongerwinters en het was de bedoeling dat ze de oceaaneilanden tot vruchtbaar land zou-

den omploegen. Het initiatief kwam van Isabella van Portugal, zus van Hendrik de Zeevaarder en vrouw van onze Filips de Goede.

Maar het verschijnsel is overal ter wereld bekend. In de 19de eeuw trok menig Europeaan als gastarbeider naar Canada en de Verenigde Staten en stuurde Engeland

z'n zwaar geboefte enkele reis richting Australië. Tot in het laatste decennium halen Vietnamese of Cubaanse bootvluchtelingen de media en vorige maand nog zagen we een foto van de carferry 'Countess M.' met 650 door Libië uitgewezen Palestijnen aan boord, die al een week voor de kust van Cyprus dobberde.

Veelal wordt het verhaal van deze landverhuizers met tranen geschreven, hun verleden was meestal ellendig, hun toekomst evenredig onzeker. Ze zijn van alle tijden, deze mensen die omwille van religieuze politieke, sociale of economische omstandigheden hun vaderland verlaten op zoek naar een hoopvoller bestaan. Soms is de landverhuizer in zijn nieuwe land een beter lot beschoren, maar veelal devalueert z'n status al rap van landverhuizer naar asielzoeker, vaderlandloze, bootvluchteling, kandidaat-politiek vluchteling... ☞



De Pilgrimfathers vieren eerste Thanksgiving Day (1621) in Amerika. Schilderij van Jennie Brown-combe ca. 1914. Foto Maritiem Museum 'Prins Hendrik' Rotterdam.



Trouwens: erg lang was het schip een van de enige transportmogelijkheden om achter de horizon een nieuw leven op te bouwen. Pas zo'n 300 jaar geleden bracht het luchtverkeer enig soelaas, althans voor wie zich die 'luxe' permitteren kon.

### Pilgrim Fathers

Ook vandaag blijven ze op het netvliesbranden: de soms erg wrakkige bootjes die afgeladen vol ronddobberen tussen pakweg Cuba en de V.S. of in de Stille Oceaan. Politieke of economische motieven drijven vandaag de meest havelozen de zee op in de hoop over de horizon een nieuw bestaan op te bouwen.

Ook vanuit Europa emigreerden ooit miljoenen naar een tweede toekomst. Alleen al uit de Rotterdamse haven emigreerden in de voorbije eeuwen meer dan 1.5 miljoen mensen.

Dit jaar is het precies 375 jaar geleden dat vanuit de Rotterdamse Delfshaven de 'Pilgrim Fathers' naar Amerika vertrokken. Ze waren met zo'n dertig Engelse Puriteinen die in eigen land werden vervolgd en daarom in 1608 in Amsterdam neerstreken. Met de 'Speedwell' vertrokken ze om vier dagen later... in Southampton toe te komen. Toen bleek de 'Speedwell' niet oceaanaardig. Uiteindelijk kwamen de Pilgrim Fathers maanden later met de 'Mayflower' aan bij Cape Tod in de Amerikaanse staat Massachusetts. Anderen volgden hen en al rap waren ze met z'n duizenden: de eerste emigranten in Noord-Amerika. Niet zelden komen dan ook vandaag nog Amerikanen kuieren langs de kaai in Delfshaven waar nog altijd de *Pilgrim Fatherkerk* staat vanwaar die eerste modeste Amerikaanse imigratiestroom op gang kwam.

In het najaar van 1741 vertrok Hans Niclaus Eisenhauer uit de Duitse Pfalz met z'n gezin uit Rotterdam richting Nieuwe Wereld. Met de 'Europa' zeilden ze er ongeveer 10 weken over. In het zicht van de Amerikaanse kust leed de 'Europa' schipbreuk, maar buiten de kapitein en de scheepsjongen konden alle andere opvarenden gered worden. Over de familie zou nooit geproken worden, ware hert niet

dat de tweede zoon van Hans Niclaus de betovergrootvader blijkt te zijn van de latere president Dwight Eisenhower. In diezelfde 18de eeuw vertrokken vanuit Rotterdam ook erg veel doopgezine Zwitsers en Duitsers om aan de geloofsvervolging in eigen land te ontsnappen. Omdat er toen nog geen geregelde lijndienst was op Amerika en gezien de grote stroom emigranten zaten de meesten als haringen in een ton en velen stierven dan ook onderweg aan allerlei ziekten.

Dat Rotterdam wel degelijk de emigratiehaven bij uitstek was bewijzen de cijfers: van de tussen 1727 en 1775 in Philadelphia geregistreerde 319 immigrantenschepen, kwamen er 253 uit Rotterdam!

Ook in de 19de eeuw vertrokken nog veel Nederlanders omwille van religieuze overtuiging richting Noord-Amerika. Zo ook veel *Christelijk gereformeerden* die zich in 1834 hadden afgescheiden van de *hervormde kerk* en die er van overtuigd waren dat de landverhuizing een einde zou maken aan vervolging, werkloosheid en armoede. Zo schreef de 19-jarige Kaspar Lahuis uit Drenthe: *'We vertrokken van Coevorden per wagen naar de Hasseldevaart alwaar de boot gereed lag die ons naar Rotterdam bracht, alwaar het zeilschip 'Antoinette Marie' voor ons gereed lag. Met groote verwondering stonden wij het schip te bezien, want zoiets hadden wij nog nooit gezien.'* Deze *Christelijke gereformeerden* vestigden zich vooral in de Amerikaanse staat *Michigan* waar sindsdien plaatsjes als *Holland, Friesland, Zutphen, Overijssel, Zeeland* en *New Groningen* bestaan.

Naast geloofskwesties waren het rantsoenering, woningnood en sombere toekomstperspectieven die veel Nederlanders het land uitdreven. Met de slogan *'Verwerven van levensgeluk, dat is emigreren'*, propageerde en steunde de Nederlandse regering die emigratiegolf ook financieel. De emigratiegedachte was toen zo sterk dat één op de drie Noorderburen een definitief scheiden overwoog. Bij kroostrijke gezinnen heette het: *'We emigreren voor de toekomst van onze kinderen.'* In twintig jaar tijd weken een half miljoen Nederlanders uit naar

hoofdzakelijk Canada en Australië. Minder in trek waren achtereenvolgens de V.S., Zuid-Afrika en Nieuw-Zeeland.

Eén van de vaste emigratiekaaien was de Wilhelminakaa waar de Holland-Amerikalijn was gevestigd met het hotel New York - nu the place to be in Rotterdam (zie HVB VIII, 1995) vanwaar honderdduizenden voor goed hun vaderland verlieten.

*'Toen zij uit Rotterdam vertrokken'* is meteen de titel van een tentoonstelling over vier eeuwen landverhuizers en emigranten in het *Maritiem Museum Prins Hendrik* aan de Leuvehaven 1 in Rotterdam. Nog tot 10 maart 1996. Een tentoonstelling over een bijzonder indrukwekkend facet van het maritieme verkeer, want tussen 1830 en 1930 alleen al trokken 60 miljoen (!) Europeanen naar een nieuw bestaan over zee. Ze vertrokken uit Hamburg en Bremen, uit Antwerpen en Le Havre, uit Genua, uit Liverpool en uit Rotterdam.

## quintiens

n.v.

SCHEEPS- EN INDUSTRIËLE  
ELECTRICITEIT



INSTALLATIE  
HERSTELLING  
ONDERHOUD  
SCHAKELBORDEN  
PLC-STURINGEN  
HERWIKKELEN EL. MOTOREN  
GROOTHANDEL

'day and night service'

Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22  
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge

AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR



# Uitspraken Onderzoeksraad Zeevaart

## Verkeersscheidingsstelsel

\* De Z.91 'Noordhinder' werd op 21 november '94 door de Franse overheid in overtreding genomen, omdat het schip in de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel tegen de algemene verkeersstroom had gevaren.

Schipper *Willy Rappe* gaf de overtreding toe en werd voor 1 dag geschorst.

\* De N.706 'Ster der Zee' werd op 9 september 1994 door de Franse overheid in overtreding genomen, omdat in de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel Pas de Calais tegen de algemene verkeersstroom had gevaren. Op het ogenblik van de feiten voerde schipper *Everaert* het bevel over de N.706. Hij gaf de overtreding toe, maar stelde ook dat hij de overtreding beging om zo vlug mogelijk Boulogne te bereiken, om er zijn instrumenten te laten herstellen. Hij verklaarde te goeder trouw gehandeld te hebben en dat hij de Franse taal onvoldoende machtig was om de toelating te vragen om tegen het stelsel in te varen.

De Raad stelt evenwel vast dat er in geen geval sprake kan zijn van een handeling ter goeder trouw en dat betrokkene enkel tijdswinst als oogmerk had. De Raad bedacht schipper *Edmond Everaert* dus met twee dagen schorsing.

\* De N.75 'Sarvy' werd op 09 november 1993 door de Britse overheid in overtreding genomen, omdat het tegen de algemene verkeersstroom van de SW-lane van het verkeersscheidingsstelsel had gevaren. *Dirk Vantrouwen* ontkende de feiten niet, maar voerde aan dat de visserij gestaakt werd omdat het net gescheurd was en dat hij tegen de verkeersstroom in gevaren had daarbij dop de scheiding van de verkeersbanen niet kon kruisen wegens de aldaar gelegen zandbank en er ook geen schepen in de nabijheid voeren. Dat blijkt echter niet met de waarheid overeen te stemmen en zelfs nog in de veronderstelling dat het waar zou zijn, dan nog scheidt dit geen recht om tegen de verkeersstroom te varen. Hij werd dan ook voor vijf dagen geschorst.

\* Op 17 december 1993 werd de O.33 door de Nederlandse overheid in overtreding genomen, omdat het tegen de algemene richting van de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel voer. Schipper *Vanbillemont* gaf overigens de overtreding toe tijdens het verhoor door de zeevaartpolitie en werd door de Raad voor twee dagen geschorst.

## Z.548

De Z.548 'Flamingo' was op 14 oktober 1994 uit Zeebrugge ter visserij vertrokken en liep op 21 oktober de thuishaven terug binnen. De monsterrol verviel echter de veertiende, zodat het vaartuig zeven dagen op zee vertoefde zonder een geldige

monsterrol aan boord.

*Chris De Clercq* werd op 2 september als schipper aangemonsterd, een maand voor het vervallen van de rol. Op het waterschoutsambt wordt drie maanden voor het vervallen van de monsterrol de naam van het vaartuig opgeschreven op een daartoe speciaal bord. Dat *De Clercq* pas sinds kort als schipper werd aangemonsterd, is geen verontschuldiging. Tijdens het monsteren had hij de vervaldatum moeten zien die duidelijk op de rol vermeld staat, bovendien had hij ook de gelegenheid om het bord te zien, waarop de naam van zijn vaartuig vermeld stond. Schipper *De Clercq* werd dan ook door de Raad voor drie dagen geschorst.

## BOU.319

Op 11 januari 1993 diende *Nicole Witgeers*, vertegenwoordigster van het N.V. *Dirk*, een staat van verandering in bij de zeevaartpolitie te Zeebrugge.

De staat van verandering werd opgestuurd door *Jurie Korf*, schipper van de BOU.319 'Zeldenrust'. Daaruit blijkt dat *Corneliste Romkes* te IJmuiden werd aangemonsterd als motorist. Betrokkene heeft een Nederlands brevet SW5. Bij navraag bij de zeevaartinspectie blijkt dat *Romkes* niet over een vergunning beschikt om als motorist te varen op de BOU.319.

In afwijking op de vigerende reglementering werd er wel een vergunning afgeleverd aan *Wabe Visser* om als motorist te varen op de BOU.319 tot 31 maart 1994, maar deze laatste werd op 3 januari van dat jaar afgemonsterd en vervangen door *Romkes*, zonder dat daarvoor toelating werd gevraagd aan de zeevaartinspectie. Schipper *Korf* verklaarde tijdens het verhoor door de zeevaartpolitie dat *Romkes* een Belgische vergunning had om als stuurman te varen en ook als dusdanig was aangemonsterd. Hij verklaarde ook dat *Romkes* ook een vergunning had om als motorist te varen, maar dat is helemaal niet het geval.

Schipper *Jurie Korf* werd bij verstek veroordeeld en kreeg een verbod van 10 dagen om op Belgische schepen als schipper te varen.

## O.427

De O.427 'Marjon' verliet op 3 september '94 de haven van Nieuwpoort om de visserij te bedrijven in visvak 204 en kwam pas terug de haven binnen op 6 september; een afwezigheid op zee van meer dan 75 uur.

Het certificaat van deugdelijkheid voorziet uitdrukkelijk dat het vaartuig, met zijn driekoppige bemanning, niet langer dan 48 uur op zee mag blijven. Schipper *Kiekens* verklaarde overigens tijdens het verhoor door de zeevaartpolitie dat hij wist dat de O.427 binnen de 48 uur moest binnen zijn. Dus werd de schipper voor

drie dagen geschorst.

## Z.548

De Z.548 was op 1 maart 1993 uit Zeebrugge vertrokken om de visserij te bedrijven in het Kanaal en stond onder het bevel van schipper *Patrick Meyers*.

Op 4 maart omstreeks 06.30 is het Nederlands ms. 'Steel Shuttle' in aanvaring gekomen met de Z.548. Bij de aanvaring werd de stuurboordboeg geramd, waardoor de achterborg en de achterval braken. De boeg sloeg hierdoor naar voren en veroorzaakte een licht deuk in de stuurboordboeg.

Schipper *Meyers* verklaarde dat de Z.548 op het ogenblik van de feiten aan het vissen was in de SW-lane van het verkeersscheidingsstelsel Dover Strait en dat zijn vaartuig de voorgeschreven lichten voerde.

Hij verklaarde verder ook nog dat hij op de radar een vaartuig had waargenomen op één en een halve mijl pal achter hem. Dit vaartuig liep hen dus op. Omstreeks 06.20 moesten de netten gewonden worden en schonk de schipper door de daarmee gepaard gaande werkzaamheden geen verdere aandacht aan het oplopend vaartuig.

Pas toen de bemanning hem waarschuwde, stelde hij vast dat het vaartuig tot op vijftig meter genaderd was en recht op zijn stuurboordbok afstevende. Hij gaf onmiddellijk hard bakboord roer, maar kon de aanvaring niet meer voorkomen. Omdat de deklichten van de Z.548 ontstoken waren, kon schipper *Meyers* dat er aan boord van het vaartuig dat hen geramd had, niemand op de brug stond en dat het de 'Steel Shuttle' betrof. Dat vaartuig heeft na de aanvaring zijn koers gewoon verdergezet zonder te stoppen of radiocontact op te nemen met de Z.548. De Raad stelt bijgevolg vast dat de schuld voor de aanvaring bij de 'Steel Shuttle' ligt, dat als oplopend vaartuig diende uit te wijken voor de Z.548 die de voorgeschreven lichten van vissend vaartuig voerde. Schipper *Meyers* kunnen terzake geen beroepsfouten ten laste gelegd worden.

## O.499

De O.499 'Coudekercke' verliet op 17 augustus 1993 de haven van Zeebrugge om de visserij te bedrijven op de Engelse oostkust. Wegens een defect aan de waterpomp van de motor, diende de visserij gestaakt te worden en besloot de schipper om koers te zetten naar Grimsby. Omstreeks 12.30 nam matroos *Lieven Vanmassenhove* de wacht over van de schipper en kreeg de opdracht een koers te volgen zoals aangegeven op de videoplotter.

Volgens de verklaringen van *Vanmassenhove*, zag hij rond 12.45 u. het onderzoekingsvaartuig voor het eerst op



een afstand van 4 mijl. Toen de O.499 tot op 2 mijl genaderd was van het onderzoekingsvaartuig, heeft hij de koers veranderd, om aldus een goede mijl achter het schip aan te lopen.

Op het ogenblik dat de O.499 achter het onderzoekingsvaartuig door liep, kwam het wachtschip 'Edlei' langszij en heeft hij de schipper gewekt.

Hij verklaarde verder nog dat hij geen vuurpijlen had gezien of gehoord, dat hij ook geen boeien had opgemerkt die de seismische kabels afbakenden en dat er geen radiocontact tot stand kwam.

Uit het verslag van de Britse overheid blijkt dat de O.499 bijna onophoudelijk werd opgeroepen via VHF kanaal 16 en 68. Toen er geen antwoord werd gegeven, is het wachtschip 'Edlei' naar de O.499 toe gevaren, terwijl het vuurpijlen afschoot om de aandacht te trekken.

Zelfs het afvuren van vuurpijlen die luide knallen veroorzaken, leverden niets op. Opeen bepaald ogenblik is de 'Edlei' zelfs tot op 30 meter van de O.499 genaderd om hem te dwingen van koers te veranderen, maar diende te stoppen om een aanvaring te vermijden.

Uiteindelijk heeft men aan boord van de O.499 lichtjes de koers veranderd en is het kort achter het onderzoekingsvaartuig door gevaren. Enkel door het laten afzinken van de seismische kabels tot op een diepte van 8 meter, kon schade voorkomen worden.

Schipper *Omer Compennolle* van de O.499 verklaarde tijdens het verhoor door de zeevaartpolitie dat beide VHF's aangeschakeld waren, op een kanaal 16, de andere op kanaal 68 of 69. Uit het verslag van de Britse overheid blijkt dat de O.499 twee minuten werd opgeroepen en dat deze oproepen geregistreerd werden door HM Coastguard te Bridlington.

*Vanmassenhove* verklaarde ook dat hij de 'Geco Topaz' had opgemerkt op een afstand van 4 mijl. Hoe is het dan te verklaren dat hij geen vuurpijlen heeft gezien, wetende dat niet alleen de 'Edlei', maar ook de 'Geco Topaz' vuurpijlen heeft afgeschoten. Bovendien heeft hij de vier, in fluoriserende verf geschilderde boeien ook niet opgemerkt die de seismische kabels afbakenden, terwijl hij kort achter

het vaartuig is doorgevaren.

Uit het dossier blijkt dus dat *Vanmassenhove* ofwel niet op de brug stond, ofwel helemaal geen uitkijk heeft gehou-

den.

De matroos werd door de Raad dan ook voor tien dagen geschorst.

Robert Coelus

## Loodsen geven gedenkboek uit

Ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de Vlaamse zee- en kustloodsen, de voormalige vereniging der staatszeeloodsen wordt een gedenkboek uitgebracht dat 160 pagina's dik is en 600 frank kost.

Het redactiecomité bestaat uit Walter Jacobsen en Leon Inghelbrecht, Ives Campana, André Vantorre, Georges Beauprez en Jean D' Hondt.

Deel I schetst het ontstaan van de beroepsvereniging der loodsen, de evolutie der statuten, de verhoudingen tot andere verenigingen, de verwezenlijkingen. Aan de hand van enkele relevante dossiers wordt aangetoond dat sedert 1945 een lange, moeizame, maar vruchtbare weg werd afgelegd.

Deel II begint met een hommage aan de loodsen die hun leven lieten voor hun vaderland gedurende de Tweede Wereldoorlog. In een ander rubriek zien enkele markante figuren hun levensverhaal vereeuwigd. Dit deel bevat ook een stervende halve eeuw, een boek in een boek, waarin ere-kustloods-schrijver Leon Inghelbrecht in de hem zo eigen stijl, het wel en wee van zijn collega's vertelt. Tenslotte komen in anekdotes de loodsen zelf een het woord. Hun sterke verhalen, in sappige bewoordingen gebracht, geven een humoristische noot aan het boek.

Deel III bestaat uit een reeks lijsten van o.a.

- de bestuursleden van de V.Z.K.L. sedert de stichting;
- zee- en kustloodsen vanaf 1945 met vermelding van datum van benoeming tot loods, geboorte, opruststelling, overlijden;
- een lijst van de voor het loodswezen bevoegde overheden;
- een bibliografie

Het voorwoord werd geschreven door Dhr.G.A. TOPP, voorzitter van de EMPA. Voor de epiloog zorgde zeeloods Van Zandycke Luc, huidige voorzitter van de V.Z.K.L.

Meer uitleg bij Laure Hulsens, Priorijhofstraat 13 te 8450 Bredene

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



Op weg naar de havens van de Schotse westkust

## Het nieuwe Fleetwood

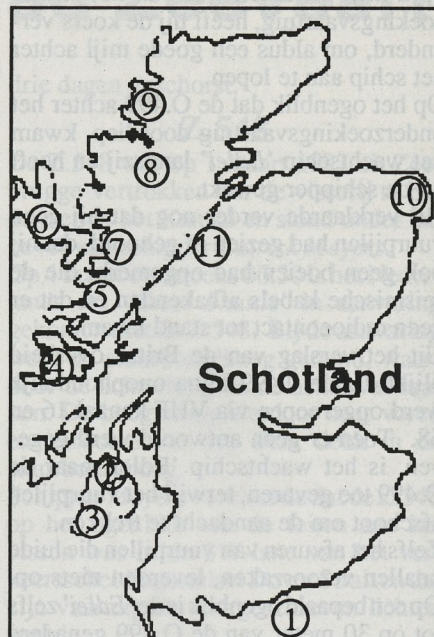
IN 1977 WAS het te Fleetwood voor ons nog onmogelijk om langs de diepzeedokken te komen om er foto's te nemen. De private haven was hermetisch afgesloten voor pottekijkers. In juli '95 rijden we simpelweg het bord voorbij waarop staat: 'The harbour of Fleetwood welcomes you'. Wat is daar gebeurd?

Eerst keren we terug in de tijd. De negentiende eeuw; de industriële revolutie! Met de opkomst van de trein zag landheer *Peter Hesketh Fleetwood* de mogelijkheid een nieuwe haven uit te bouwen op de zuidelijke oever van het Wyre-estuarium in *Morecambe Bay*. In 1836 begonnen de werken. De landjonker zag dat de haven een spil kon worden in de handel met de rest van Engeland, Schotland, Ierland en het eiland Man. Hij had goed gezien. Vanuit de nieuwe nederzetting werd in 1840 de *Preston and Wyre Railway* aangelegd. In 1841 woonden er reeds 2.833 mensen. Tegen 1861 waren het er reeds 5.000. In 1860 werden er al handels- en vissersschepen gebouwd en was er 800 meter stenen kade aangelegd. Voor de stoomboten kwam er een pier.

De landjonker werd voor zijn werk door Koningin Victoria geridderd. Hij verkocht al zijn landerijen om de haven en de stad verder uit te breiden en ook de *Lacashire and Yorkshire Railway Company* investeerde in het project. Het was de tijd dat de overzeese handel geweldig groeide, zodat ook de stad een snelle evolutie kende. Alle bedrijvigheden werden ondergebracht in de *Fleetwood Estate Company*.

### Diepzeevervisserij

De visserij te Fleetwood is ontstaan doordat de loodsen er tijdens hun vrije tijd (met hun loodsenkotte) gingen vissen. Een groep kocht de oude loodsenkotte *Pusuit* op en legde de basis voor de *Fleetwood Fishing Company*. Dit was de start van een bloeiende kust-, midden-slag- en diepzeevervisserij door talrijke rederijen. Het aantal garnaalschepen ('*nobbies*') en zeilsmacks groeide zienderogen. Na 1890 zouden stoomtreilers gestaag de *smacks* vervangen. IJs om de vis vers te houden werd eerst nog met driemasters vanuit Noorwegen ingevoerd, maar in 1908 kwam er een ijsfabriek. Nadat een aantal *stoomavonturen* met houten drifters mislukt waren kwam de eerste succesvolle stalen stoomtreiler, FD.120 '*Lark*', in bedrijf. In 1904 voeren 15 stalen treilers en 40 houten diepzeesmarks naar verre gronden. In 1910 waren deze aantallen geëvolueerd naar meer dan 100 stalen treilers die jaarlijks 70.000 ton ijs en 250.000 ton steenkool verbruikten. De meeste treilers waren 35 tot 44 meter lang. Op die treilers werkten ongeveer 2.000 vissers. Neven- en aanvoerbedrijven boden ook al 2.500 jobs. In 1924 waren er te



### Waar brengen we u in de volgende maanden naartoe?

Na Fleetwood (1) neemt Daniël Pots ons mee naar 2. Tarbet, 3. Campbelltown, 4. Tobermory, 5. Mallaig, 6. Portree, 7. Kyle of Lochalsh, 8. Ullapool, 9. Lochimer, 10. Peterhead, 11 Loch Ness en Caledonisch Kanaal.

Fleetwood 66 rederijen gevestigd. Eentje was trouwens eigendom van de *daaraangespoelde* Vlaming *J. Neirinck*. Vanaf 1930 begonnen de rederijen te fusioneren. In 1939 resulteerde dit in 21 rederijen die 112 diepzeetrelers beheerden. Tijdens de oorlogsjaren werd Fleetwood overspoeld met gevluchte vissers uit België, Nederland en Denemarken die er met hun treilers gingen vissen om zo aan de kost te

# N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

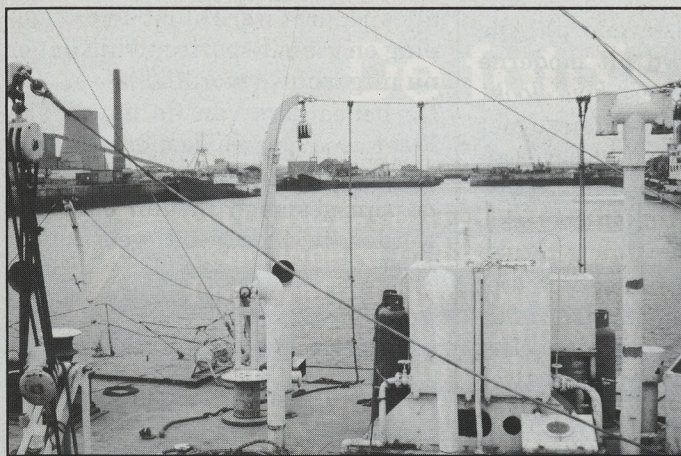
De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Costende — Bruggeluan 12, Bredene*

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





Links: 1977, het troosteloos lege diepzeedok van Fleetwood. Rechts: hetzelfde diepzeedok met yachthaven en loodsstation in 1995.

komen.

### Verval

Na 1950 verdwenen de *kolenbranders*. Ze werden vervangen door *oliestokers* die na 1960 ook verdwenen ten voordele van de *dieseltreilers*. Vanaf 1965 deden grote hek-treilers tot 952 brt. hun intrede. Overbevissing van de thuisgronden, maar vooral het uitbreiden van de EEZ (Exclusieve Economische Zone)

van Rusland (Witte Zee), Noorwegen, IJsland en Canada zorgde ervoor dat de diepzeevloot onrendabel werd. De ene rederij na de andere sloot de deuren, tot de laatste acht grote bedrijven er in 1983 ook mee kaptten.

Enkel de kustvisserij en een kleine middenslagvisserij bleef bestaan. In 1991 waren er nog 70 vaartuigen ingeschreven, waarvan vele hele

kleintjes. Vele toevoerbedrijven lieten Fleetwood links liggen en het hele havengebied verviel. Enkel *J. Marr & Son* overleefde de crisis. Deze rederij liet enkele van zijn grote treilers geregistreerd zijn in Fleetwood, maar zijn vloot was in de praktijk wel uitgeweken naar Hull. De vaartuigen waren te Fleetwood niet meer te zien, ook al omdat de toegang tot de dokken verzandde. Onze eigen O 81 'John' heeft er trouwens ooit enkele dagen vastgezet en er bij laag water hoog en droog gestaan. Zelfs een zeeloods kon het schip niet meer tussen de verzande banken loodslen.

Toen een groep vissers de FD 24 'Royalist' die al een tijdje stillag, aankocht en succesvol ging uitbaten, hoopte Fleetwood stilletjes op een herleving van de grote trailerbusiness. In 1994 verkocht de groep het schip echter aan een 'Spaanse Engelsman' die het volledig liet ombouwen tot een prachtige lijnvisser, maar in Fleetwood konden ze daar niet om lachen.

### Vernieuwde aanpak

Intussen zaten de privé-uitbaters van de haven van Fleetwood met een verlieslatende onderneming waarin nog maar weinig visserijactiviteit was en die enkel nog door een handvol Belgische, Nederlandse en Zuidengelse boomkorteilers als basis werd gebruikt wanneer ze op de Britse Westkust op tong gingen jagen. Verder waren er ongebruikte vismijnen, roestende kranen, wraken, vervallen pakhuizen, gesloten havencafé's... Het kon zo niet blijven duren.

## b.v.b.a. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten  
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 32 34 91 - Fax 059 / 33 05 50

Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46.

André Baert - Van Waes, J. Peurquaetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.

Ploegbazen - sorteerders:

Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 70 92 80.

Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059 / 32 12 86.



De *Associated British Ports* (ABP) en de *Grosvenor Estates Company* sloegen de handen in elkaar en begonnen in 1991 alles uit de haven te verwijderen wat niet meer functioneel was, inclusief de ijsfabriek. Ze zouden de haven herinrichten, rekening houdend met drie functies: een erg veranderde visserij; een vraag naar yachthavens; een behoefte aan warenhuizen voor de winkelende medemens.

### Visserijdok vernieuwd

De twee grote oude vismijnen werden volledig afgebroken en vervangen door een kleine versie met hygiënische pakhuizen en koelkamers. De dubbele slipway werd vervangen door een nieuwe met één helling. Een nieuwe volautomatische ijsfabriek was het slotstuk. Treilers werden aangetrokken uit andere havens. Agentschappen, plaatselijke vissers en toeleveringsbedrijven pikten een graantje mee. Dat de strategie werkt, konden we met onze eigen ogen zien. Er lagen vissersschepen uit Fleetwood, maar ook uit Aberdeen, Chester, Folkestone, Campbelltown, Banff, Ullapool, Wick en Peel (Eiland Man). Momenteel wordt de hekreiler FD 159 'Jacinthia' er opgeknapt om er te dienen als toeristische trekpleister.

Prettig detail: tussende de omliggende bedrijven ontdekken we producenten van 'Fisherman's Friend'. Het is dan ook niet toevallig dat op de verpakkingen van de bekende keelsnoepjes de oude diepzetreiler FD 241 'Civic' afgebeeld staat.

### Ontpanning en vertier

Het dok waar vroeger de diepzetreilers lagen is nu volledig ingericht als yachthaven. Er is plaats voor zo'n 200 grote en kleine pleziervaartuigen. De noordzijde is afgesloten voor het publiek zodat de gebruikers een eigen kade hebben en beveiligd zijn tegen diefstallen en vandalisme. Het zuiden van het dok is ingericht als promenade waar bezoekers rustig kunnen kuieren.

Aansluitend op de promenade is op het vroegere industrieel terrein het shoppingcenter *Freeport* neergepoot. Het werd opgevat als een dorp (een kruising van een vissersdorp

en een modern westerdorp). Alle huizen zijn gebouwd uit moderne materialen maar met een *hout-'look'*. Alle straathoeken zijn versierd met attributen die uit de visserij afkomstig zijn. Naast voeding- en viswinkels zijn er tientallen boetieks. Verschillende speelpleinen zorgen ervoor dat de kinderen er zich niet vervelen. Op het marktplein is de FD 244 'Arcona Bay' ingeplant. Het lijkt wel zo dat het schip door twee golven wordt gedragen. Dat aan

alles gedacht werd blijkt uit de camping en uit het sportcentrum dat er nu uitgebouwd wordt.

De beheerders van de haven van Fleetwood hebben de diepzeehaven aangepast aan de moderne tijden. Ze zijn geslaagd in hun opzet; er worden te Fleetwood weer zaken gedaan.

(Vervolgt)

Tekst en foto's Daniël Pots



## VAN VOORDEN-PROMAC

### VAN VOORDEN GIETRIJ 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  
Waterbehandelingsinstallaties

## EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

## VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 04180 - 71200 Fax 04180 - 15790 Telex 50110



## De foto's van Myle

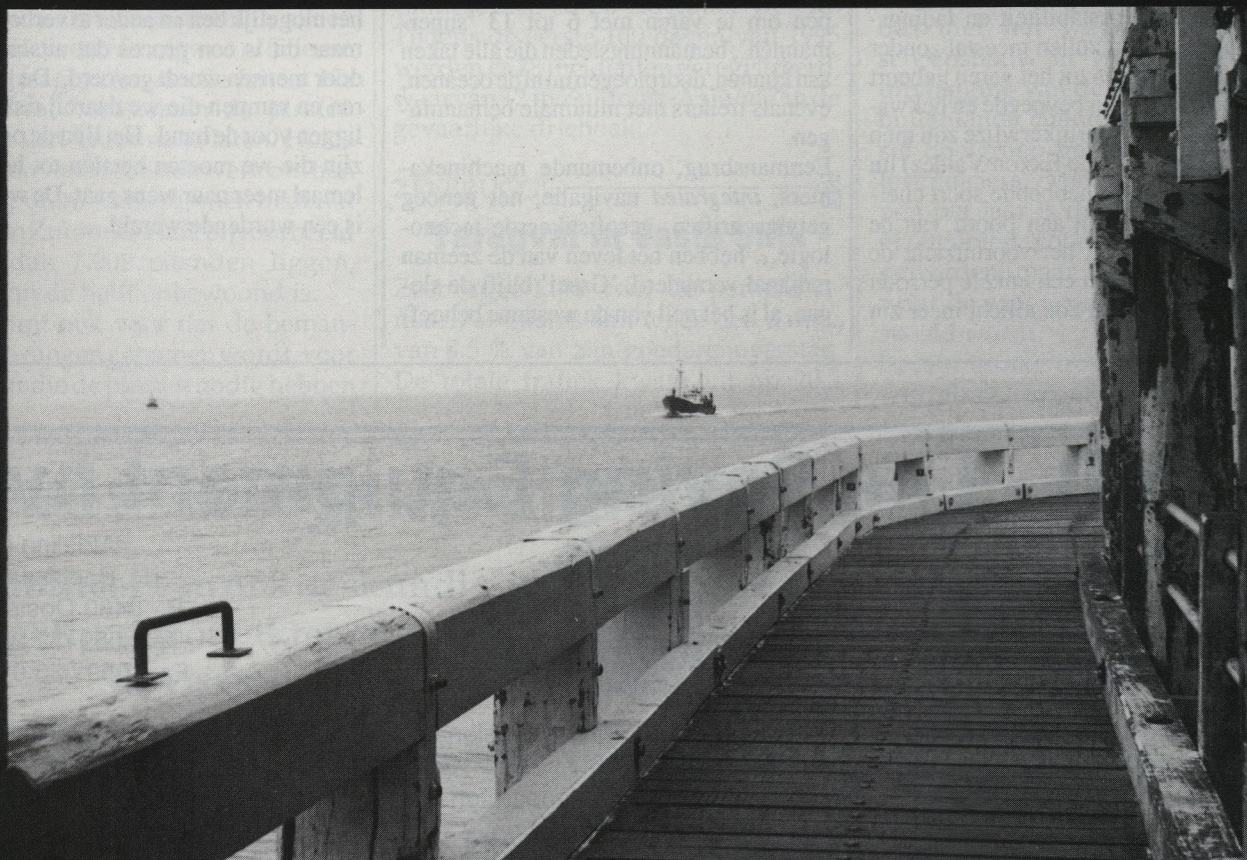
**F**OTOGRAFIE HEEFT voor mij iets magisch: geboren uit licht, gecompliceerd in het duister.

Fotografie begint bij de observatie van het licht in zijn meest verfijnde gradaties. Bij die observatie lijkt Ginette Myle gefascineerd door overweldigende verten waarin zelfs de horizon zich niet opdringt. De contrastwerking tussen de scherpe voorgrond en de wazig gehouden achtergrond versterkt de indruk van ruimtelijkheid, van desolaatheid (...)

Treffend op de foto's van Myle is de stilering: enkele horizontale en verticale lijnen, het herleiden tot de essentie.

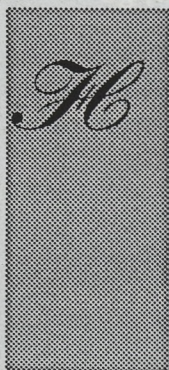
Marc Wallyn

Het werk van Ginette Myle, die zichzelf niet beschouwt als een fotograaf, maar als een plastisch kunstenaar die de fotografie als uitdrukkingsmiddel aanwendt, is nog te bekijken tot 12 november in het Vrijzinnig Laïciserend Centrum, Langestraat 44a te Oostende (Werkdagen van 9 tot 12 uur; zondag van 10,30 tot 14 uur).





# van schepen & van mensen & van de zee



DE DIKWILS WORDT niet gedacht dat de vakbonden — o.a. de Britse Zeemannsbond — erprofijt bij hebben alarmerende kreten te slaken omtrent de kwaliteit van bemanningen. Blijkt uit de praktijk dat evengoed verzekeringsmaatschappijen hun hart vasthouden: ze vragen

toezicht op bemanningssterkte, kwaliteit en bekwaamheid van stuurliu en bemanning. Zij beginnen dus, de verzekeringsmaatschappijen, steeds beter zicht op de oorzaken van zeerampen te krijgen, waaronder niet in het minst op de menselijke factor. Verbetering van structuur en uitrusting van zeeschepen brengt weinig zoden aan de dijk — blijft wellicht nutteloos — als de oorzaak van zeerampen overwegend het gevolg is van menselijk falen.

De vergaderingen van de Internationale Maritieme Organisatie over brandveiligheid, scheepsstabiliteit en ladingsproblematieken zullen meestal zonder betekenis blijven tot het varen gebeurt onder leiding van bevoegde en bekwaame mensen. Rederlijkerwijze zou men (na de ramp met de Exxon Valdez) nu al een niet wachthebbende soort chef-officier toevoegen aan boord van de tankers. Dit met het vooruitzicht de navigatie niet aan een enkele persoon over te laten. Dat zou allicht meer zin

hebben dan tankers met dubbele huid te bouwen! Anderzijds kan de getalsterkte van een bemanning nu al berekend worden op haar bedrijvigheden, liever dan op de afmetingen van het schip.

Het zijn mensen, en niet de uitrusting van het schip, die de sleutel in handen hebben van de zorg op oceanen; dat zeeën proper blijven en dat schepen veilig varen. Hoe vlugger dit doordringt tot de werkgevers, hoe beter het zal zijn voor iedereen. Varen is al altijd een veeleisend beroep geweest met bovendien een hoge graad van verantwoordelijkheid, hard werken en lange afwezigheden van familie en gemeenschap; we moeten het verleden niet mooier maken dan het was, maar...

Gedurende de laatste tien jaar werd de algemene broederschap van zeevaarders geteisterd door uitvlagging, verminderde bemanningen, werkonzekerheid, verwaarloosde opleidingen en schepen, uitrustingen die beperkt werden tot het strikte minimum en zoveel andere middelen die de kosten moesten drukken.

Een nieuwe generatie vaartuigen ontworpen om te varen met 6 tot 13 'supermannen', bemanningsleden die alle taken aan kunnen, doorploegen nu al de oceanen, evenals treilers met minimale bemanningen.

Eenmansbrug, onbemande machinekamers, *integrated* navigatie, net genoeg getuigschriften, gesofistikeerde technologie... hebben het leven van de zeeman radikaal veranderd. 'Groei' blijft de slogan, al is het peil van de westerse behoef-

## & van de zee

ten al ruimschoots overschreden. Ach, iedereen is blind voor zijn eigen gebreken — ook het maritieme kapitalisme — en de vooruitgangsdromen roepen arbeidsvoorwaarden in 't leven waarin ieder bemanningslid zijn eigen eenzame gevecht moet voeren. Er wordt nogal wat uitgeprobeerd op de grote vlakke, maar er moet daarvan niet teveel verwacht worden. Natuurlijk is het mogelijk een en ander te verbeteren maar dit is een proces dat uitsluitend door mensen wordt gevoerd. De gevaren en rampen die we daarbij riskeren liggen voor de hand. Het lijkt de prijs te zijn die we moeten betalen tot het allemaal meer naar wens gaat. De wereld is een wordende wereld.



lin

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



Afdeling Kust  
H. Baelskaai 8A  
B - 8400 Oostende  
Tel.: 059 / 32 28 25  
Fax: 059 / 33 01 48

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

— Erkend servicestation —

Verantwoordelijke voor de kust: A. Van Durme (059 / 70 58 79)



**WERELDZEEEN**

## Piraterij neemt toe

Vorige maand plaatsten we op deze bladzijde al een berichtje over de toenemende piratenactiviteiten (HVB X, 1995 pag. 27).

De *International Chamber of Commerce* in Londen heeft in 1980 een dienst (*Internationale Maritieme Bureau, IMB*) opgericht die alle informatie over piraterij bijeenbrengt. Uit de rapporten van deze dienst blijkt dat piraterij de kop opsteekt in het zuidoosten van Azië, in de Chinese Zee (waar de schepen tijdens het varen aangevallen worden door zeer snelle vaartuigen), in West-Afrika (aanvallen in de havens), in Zuid-Amerika (Belem-Santos) en voor de Somalische kust. In 1994 werden 22 schepen langs de Indonesische kust aangevallen, waarvan er 12 aan de kade lagen. Sinds 1990 zijn de aanvallen op schepen met 350% toegenomen.

20ste eeuwse piraten slaan voornamelijk 's nachts toe. Slechts 10 % van de aanvallen gebeurt overdag. Meestal wordt aangevallen op druk bevaren plaatsen, wanneer de bemanning van wacht zich op de navigatie concentreert. Zo gebeurt het dat bij nachtelijke aanvallen, met het stuurhuis als eerste doelwit, alleen de kapitein en één of twee officieren op de hoogte zijn van de feiten. Na de aanval verdwijnen de piraten zonder een spoor na te laten. Het is overigens onbegonnen werk om hen op te sporen, wanneer men bedenkt dat er in Zuidoost-Azië bijvoorbeeld meer dan 7.000 eilanden liggen, waarvan de helft onbewoond is.

Het komt ook voor dat de bemanning gevangen genomen wordt, voor de duur die de piraten nodig hebben

om de goederen op de markten af te zetten. Overmeesterde schepen worden gecamoufleerd, hijsen een andere vlag en worden naar een haven overgebracht, bijvoorbeeld naar Borneo, waar de lading aan boord van andere schepen wordt overgeladen.

Ook worden schepen voorgoed gekaapt. Het gestolen schip ondergaat dan veranderingen en krijgt een nieuwe identiteit via een verklaring van een Aziatisch consulaat. Op die manier worden valse papieren in omloop gebracht. Zo verdwijnen ieder jaar 200 grote schepen spoorloos van de aardbodem. Onder dat cijfer vallen ook verdwijningen wegens onachtzaamheid en andere averij.

In 1995 is er een verschuiving geweest in de risicozones. Piraterij speelt zich vooral af in de diehoek gevormd door Hongkong, Luzon en Taiwan. Tenslotte geven we nog enkele cijfers die de omvang van het probleem schetsen: in 1992 werden aan de dienst 115 incidenten gemeld, waarvan 83 in Zuidoost-Azië en 32 elders ter wereld; in 1993 waren dat 103 incidenten, waarvan 33 in de genoemde driehoek, 15 in Zuidoost-Azië, 20 in de oostelijke Chinese Zee en 11 in het zuidelijke deel van de zee; in 1994 werden 26 incidenten gerapporteerd in Zuidoost-Azië, 30 in de driehoek, 16 in de oostelijke Chinese Zee en 20 elders ter wereld. Tijdens de eerste 100 dagen van 1995 werden er 28 incidenten geregistreerd, waarvan 12 in Zuidoost-Azië en 7 in de gevaarlijke driehoek.

**ZEEBRUGGE**

## Terugval in vaste bulk

Zeebrugge kijkt voor de periode januari/augustus aan tegen een daling van 8.5 % van zijn goederenoverslag. De totale trafiek kwam uit op 20,3

miljoen ton. De lagere cijfers zijn te wijten aan een terugval in de vaste-bulksector, die een verlies van 27 % optekende en in de containersector, waar de daling 13 % was. Andere sectoren deden het beter. De aanvoer van nieuwe wagens groeide met 6.7%, terwijl het stukgoed met 3 % toenam. De ro/ro-goederentrafiek bleef stabiel ondanks de fors toegenomen concurrentie van de Chunnel, maar het passagiersverkeer over het Kanaal zakte met 5.7%. In deze laatste sector zal het, gelet op het stopzetten van de P&O-dienst op Felixstowe, verder bergaf gaan.

**VERENIGING**

## Technische scheepsleveranciers willen crisis overleven

Vijfendertig Belgische bedrijven die technische diensten of uitrusting leveren aan scheepsbouw en scheepvaart, die samen goed zijn voor 7 miljard frank omzet en een tewerkstelling van 1.400 personen, stonden in september vorig jaar aan de wieg van *Flanders Marine Equipment Association* (Flamea). Eén van de hoofdoelen van deze vereniging is deze sector duidelijker te profileren. Uit een recent verslag van Flamea blijkt dat met het wegvallen van de scheepsbouw in Vlaanderen en de uitvlagging van de handelsvloot het buitenlandse cliënteel de belangrijkste doelgroep geworden is van de leveranciers. Met bijna 30.000 schepen per jaar is dit het belangrijkste afzetgebied voor de Flamea-leden geworden, maar tegelijk het gebied waar de concurrentie het hardst gespeeld wordt.

Er zijn tezake trouwens belangrijke wijzigingen opgetreden. De schepen

# investeringskredieten: onze specialiteit

Profiteer van ons deskundig advies, onze gespecialiseerde service, onze dagelijkse contacten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsector, onze jarenlange ervaring inzake visserij

**DE G-BANK. UW VUURTOREN.**



**Generale Bank**



lossen en laden in verschillende landen en elke reder kan zijn schip laten onderhouden waar hij wenst, zo zegt men bij *Flamea*. De uitbating van de schepen berust in steeds mindere mate bij de kapitein zelf en wordt nu door de rederij zelf gestuurd. Service, bevoorrading, onderhoud, alles wordt nu rechtstreeks door de uitbater van het schip besteld voor het schip in de haven aanlegt.

Al deze evoluties maken een andere commerciële aanpak noodzakelijk, die niet in het financiële bereik ligt van elk bedrijf. Hier ligt de hoofdtak van *Flamea*: 'de wereldwijde promotie van de brede waaier aan hoog technologische mogelijkheden, ervaring en knowhow, service rond de klok die onze leden in de Vlaamse havens kunnen bieden'.

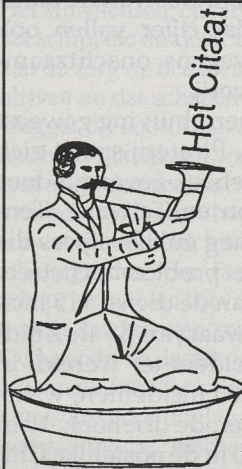
CHINA

## Gekaapt schip teruggevonden

Het *International Maritieme Bureau* (IMB) van de *International Chamber of Commerce* (zie ook hoger in deze ru-

briek) meldt dat de 'Anna Siera' (7.402ton - Cyprische vlag), die midden september het slachtoffer werd van een piratenaaval ter hoogte van de Vietnamese kust, in Zuid-China, in Bei-Hai, werd teruggevonden. Het schip, dat een lading suiker met een waarde van verscheidene miljoenen dollar aan boord had, werd aangevallen door zwaar bewapende piraten. De 23-koppige bemanning werd achtergelaten op een reddingsboot en uiteindelijk door Vietnamese

vissers in de golf van Thailand opgevisst. Het schip, dat oorspronkelijke op weg naar Manilla was om er zijn lading te lossen, kreeg een nieuwe identiteit, voerde de Hondurese vlag en was ingeschreven in Kuala Lumpur. Op valse papieren stond vermeld dat de lading in Santos aan boord genomen werd. Op de zakken suiker stond echter de vermelding 'Thailand' want de suiker werd in Bangkok geladen.



"Men kan (...) te allen tijde een vissersvloot opbouwen (of heropbouwen): dit is enkel een geldkwestie (... en, sedert de jongste jaren, ook een kwestie van quota), en de visser-investeerder doet dit dan met eigen geld en met goedkoop scheepskrediet, plus diverse toelagen. Maar de teloorgang van een vissersbevolking betekent meteen ook het einde van de visserijsector: een dergelijke teloorgang is onherstelbaar en veroorzaakt het verdwijnen van de recruiteringsbasis voor het bemannen van de vloot."

Roger Janssoone in *Het laatste bolwerk van de jager*, beknopte geschiedenis van de Vlaamse zeevisserij, 1994, p. 19-20

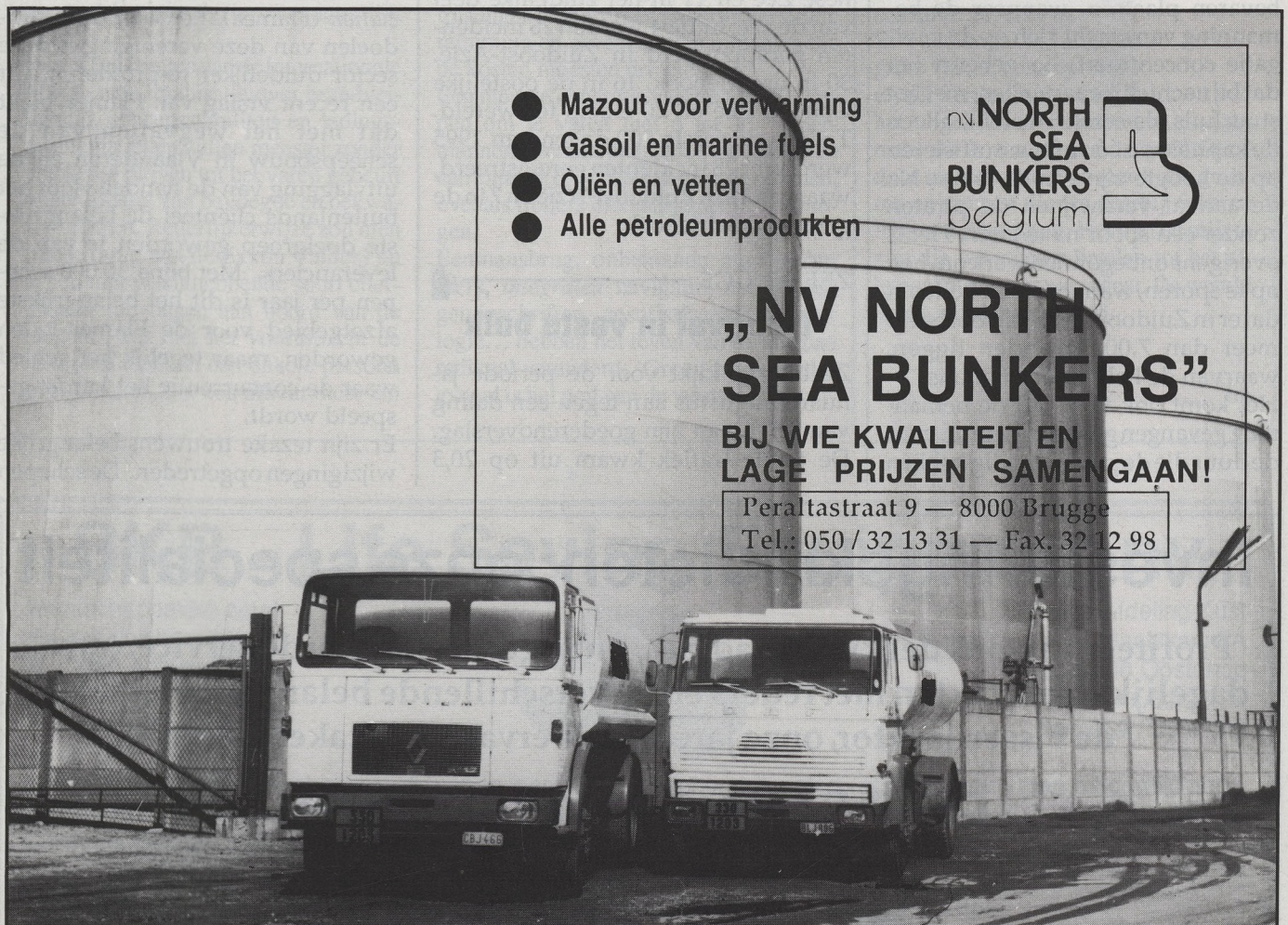
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

nv. NORTH  
SEA  
BUNKERS  
belgium 

# „NV NORTH SEA BUNKERS“

BIJ WIE KWALITEIT EN  
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 9 — 8000 Brugge  
Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax. 32 12 98





# De Laatste Vuurtorenwachter



ET WEER MAG dan al heel de tijd door veranderen, voor de rest verandert hier nooit iets. Dat flit-

ste door mijn brein (een soort *flash* als het ware) toen ik enige weken geleden in de openbare bibliotheek zat om aldaar zagezegd enige boekwerken te raadplegen.

Ik zat daar dus aan een tafeltje in te dommelen, toen twee jonge jongeren zich aan de balie presenteerden. Zij overhandigden de beambte een affiche met de bedoeling dat deze het drukwerk zou ophangen.

Onwillekeurig (of misschien wel willekeurig, wie zal het zeggen?) dacht ik terug aan mijn eigen jeugd, toen ook ik rondzeulde met aanplakbiljetten ten behoeve van velerlei manifestaties waarmee ik mij vereenzelvigde. Zo ook dus deze jonge snaken die derhalve onmiddellijk op mijn warme sympathie konden rekenen.

De bibliotheekbediende dacht er evenwel anders over. Hij bekeek het druksel en ik zag dat hij zo zijn ambtelijke bedenkingen had. En weder dacht ik aan mijn eigen jeugd toen (inmiddels al lang ter ziele gegane) agenten uit de openbare diensten steevast kritiek formuleerden op de affiches die ik hen aanbood. Neen, zo dacht ik, er is niets veranderd.

'De affiche', zo hoorde ik de man zeggen, 'is een beetje te gewaagd. Als je hem hier wilt ophangen, moet je contact opnemen met de bevoegde dienst die daar dan een oordeel over velt, er desgevallend een stempel op slaat en ons de affiche toestuurt samen met een toestemming om deze op te hangen'. Neen, zo dacht ik wederom, er is niets veranderd. Ik bekeek de beambte die er zorgelijk uit zag. Onder druk van politiek benoemde superieuren die hem dag na dag straal negeerden en onder nog zwaardere druk van een niet-politiek benoemde echtgenote die hem spijtig genoeg voor de rest van haar leven niet zoude negeren — integendeel — onder al

die druk dus kon de man voor één keer zijn frustratie afwentelen op twee jongelingen die aldaar met hun affiche onder de arm weder mochten opkrassen.

Geconfronteerd met zoveel onrecht sloeg ik de boeken toe, vervoegde de jongelui en zegde hen dat ik die affiche bij mij thuis zou etaleren. Hooghartig (neen, er is niets veranderd) overhandigden ze mij het drukwerk waarop een volumineuze non afgebeeld stond die een naakte deerne geselde: een onderwerp dat bij mij onmiddellijk in de smaak viel. En terwijl de twee jongeren zich in de mist verwijderden, las ik de tekst. 'Anarchistische Abendunterhaltung', zo stond daar te lezen. Die zou doorgaan op 30 september in het etablissement Cabaret Révoltaire. Voor de rest was het totaal onduidelijk wat daar zou geschieden.

Terug thuisgekomen, hing ik het plakkaat aan mijn vuurtorenvenster en alle bezoekers werden op de hoogte gebracht van mijn wedervaren. Zo kwam ik van de ene te weten dat het etablissement uitgebaat werd door de prettig-verloren zoon van een HVB-medewerker. Iemand anders vertelde me dan weer dat daar volop drugs genuttigd werden. Bref: genoeg redenen om mij vierklauwens naar de *Anarchistische Abendunterhaltung* te begeven.

Daargekomen, beste lezers, viel ik op mijn gat van verbazing. Ik kwam er terecht in een kroeg die regelrecht uit mijn jeugd geplukt was: hetzelfde groezelige interieur, een kleverige toog met een nog kleveriger toilet, jonge kleverige luiden die zich verdrongen om een erbarmelijk slecht spelend laat ons zeggen orkest te beluisteren. Neen, zo riep ik enthousiast uit, er is niets veranderd! Ik dacht er voorwaar een jonge replica van Françoise te zien, de cafébazin die mijn jeugd verblijd heeft en waarvan het mij hedentendage nog steeds verwondert dat ze mij nooit een venereuze ziekte geschonken heeft.

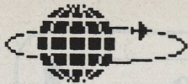
Ik kreeg zowaar de smaak te pakken en vroeg waar de drugs bleven. He-laas: buiten de harddrug alcohol, waarvan ik inmiddels succesvol afgekickt ben, was daar niets te versieren.

In onze tijd was dat toch anders! Dan

rook het in de kroeg volop naar diverse soorten verboden gras-soorten, waarna de Bee Oo Bee — ongetwijfeld getipt door een verklikker — aanklopte en ons uitdaagde om naar buiten te komen; hetgeen wij natuurlijk weigerden. Vervolgens werd de politie erbij gehaald, zodat het café weer eens goed vol geraakte. Intussen zongen wij hymnen als daar zijn *We Shall Overcome* en *Wilde Gij Een Smeerlap Zijn / Kom Bij de Rijkswacht*. Toen dat dus allemaal niets bleek op te leveren, haalde de Overheid er de pompiers bij die prompt het hele café leegspotten en de leiders van de revolve in de richting van het politiebureau dreven alwaar zij gedurende enige tijd opgesloten werden. Voor ons redenen genoeg om een nachtelijke betoging te organiseren, waarop de Arm der Wet meteen besloot onze gevangenen nog enige tijd langer in voorarrest op te sluiten. Van de weeromstuit zagen wij ons genoodzaakt een solidariteitsavond te organiseren die misschien wel *Anarchistische Abendunterhaltung* zal geheten hebben. Daarvoor dienden uiteraard affiches verspreid te worden die gefrustreerde ambtenaren weer weigerden uit te hangen. Dat kon uiteraard niet beletten dat het café op die solidariteitsavond weer eens goed vol zat en dat het er rook naar aangenaam geurende, weze het verboden, grassen. Waarop de overigens sympathieke tipgever zich naar een telefooncel begaf om BOB-commissaris Reyniers te vertellen dat het weer eens zo ver was. Neen, het ging er in onze tijd dus anders aan toe... alhoewel: als het van Johan afhangt, onze minister van binnenlandse zaken, dan mogen we ons ter zake nog aan enige ambiance verwachten. 'kHoop dat ik er dan nog bij mag zijn.







DUITSLAND →

**Scherpere controle op 300 pk**

Vanaf 1 januari zullen in de 12-mijls zone van de Duitse deelstaat Nedersachsen de motoren de Eurokotters strenger gecontroleerd worden. De maatregelen worden genomen ter bescherming van de platvisbestanden in het betreffende zeegebied. Als de motor van een boomkorvisser standaard meer dan 300pk levert, mag het schip de 12-mijls zone niet meer in, tenzij er maatregelen genomen zijn het vermogen terug te brengen. Motoren met een groter vermogen dan 221kW (300 pk) zullen daar alleen toegelaten worden als ze door grondige, moeilijk omkeerbare en door de *Germanischen Lloyd* geratificeerde maatregelen op het maximale vermogen afgesteld zijn. Er moet voor die grotere motoren een maximaal drie maanden oud door de *Germanischen Lloyd* geratificeerd motorprotocol aan boord zijn, dat aangeeft dat de motor onomkeerbaar op 300 pk is afgesteld. De eigenaar moet zich daarvoor melden bij de *Germanischen Lloyd, Postfach 11 16 06, D-20416 Hamburg*. Ook de Nederlandse en Belgische Eurokotters moeten hun motorprotocol in Duitsland laten ratificeren.

Garnaalkotters tenslotte moeten een kookketel aan boord hebben en een sorteerinstallatie ten behoeve van de jonge platvis. Indien een en ander niet in orde is, wordt ook aan deze kotters de visserij in de 12-mijls zone ontzegd. In twijfelgevallen kunnen garnalenvissers zich wenden tot het *Staatliches Fischereiamt Bremerhaven, Fischkai 31, D-27572, Bremerhaven*.

GROOT-BRITANNIE →

**Zinloos vernietigen van vis**

Britse vissers blijven woedend over het kleine quotum voor zwarte koolvis dat zij toegewezen kregen, ondanks de ruime verspreiding van deze soort in de Noordzee. De TAC voor zwarte koolvis bedraagt 51.360 ton. De Britten mogen daarvan 8.590 ton opvissen. Het grootste gedeelte, 26.370 ton, mogen de Franse vissers boven water halen. Eén en ander heeft voor gevolg dat de Britten duizenden kisten zwarte koolvis terug over boord moeten gooien. De vis ontzien gaat praktisch niet, vanwege het overvloedige voorkomen ervan. De Britse vissers zijn dan ook van mening dat de TAC voor 1996 ingrijpend ver-

hoogd moet worden.

JAPAN →

**Tien jaar Nederlandse Schar**

Onder belangstelling van 120 genodigden uit de Japanse visindustrie, de pers en de lokale televisie werd in Japan herdacht dat daar tien jaar geleden de eerste schar uit Nederland werd ingevoerd. Als Nederlandse genodigden waren de Urkers Hein Kramer (Eiland Urk) en verkoper Klaas Post (Fiskano BV) aanwezig.

De afgevaardigden van de Japanse regering waren onder de indruk van de cijfers waaruit bleek dat dit jaar een recordhoeveelheid van meer dan 7.000 ton schar Japan binnenkomt.

EUROPESE UNIE →

**Aalscholvers bedreigen visstand in binnenwateren**

Het aantal aalscholvers groeit explosief. De vogels vormen nu zelfs een wezenlijke bedreiging vormt voor visbestanden in tal van wateren. De Europarlementariërs namen het probleem eindseptember onder de loupe. Vanuit de visserijcommissie van het Europees parlement werd benadrukt dat op nationaal niveau maatregelen genomen worden om het effect van de aalscholver op het visbestand te beperken.

FRANKRIJK →

**Vissers bezorgd over Brits kernafval**

De Britse *Atomic Energy Commission* heeft bevestigd dat tussen 1950 en 1963 duizenden tonnen laag radioactief afval voor de Normandische kust werden gedumpt. 15.700 ton daarvan ging tweeëndertig kilometer ten noorden van de Kanaaleilanden te water. Volgens een woordvoerder van het Brits overheidsorgaan is het goedje inmiddels echter al lang meegesleurd en verspreid in de zee en 'bestaat er geen enkel gevaar meer'. Het radioactief afval 'was verpakt in metalen containers die zo gebouwd waren dat ze op de bodem openscheurden zodat de stroming zijn gang kon gaan'.

Franse vissers dreigen er niettemin mee schadevergoeding te eisen van Groot-Brittannië. Zij vrezen dat de radioactiviteit in de voedselketen is terechtgekomen en dat op lange termijn mensen schade hebben ondervonden van het

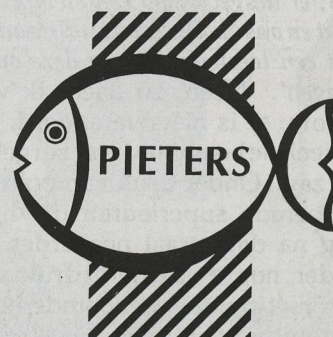
afval in hun visgronden. De plek vlakbij de eilanden Guernsey en Jersey, en op een boogscheut van de Normandische kust, ligt immers maar enkele honderden meters diep.

Laag radioactief afval werd vooral op het Continentaal Plat in de Atlantische Oceaan gedumpt, op enkele kilometers diepte. Dit gebeurde tot november 1993. Toen verbood een internationale overeenkomst het dumpen. Zevenendertig landen kwamen toen overeen om hun radioactief afval nooit meer in zee te gooien. Enkel de ex-Sovjetunie onderschreef het akkoord niet. Zowel Parijs als Londen zitten nu met de zaak verveeld, hoewel beide volhouden dat de dumpingen geenszins in het geheim gebeurden. Volgens hen was alles al lang bekend, maar ging er gewoon geen media-aandacht naar uit.

GROOT-BRITANNIE →

**Absurde wet**

Reeds 11 jaar mogen Britse schelpenvissers tussen 1 juli en 31 oktober niet vissen in de Ierse Zee. Bedoeling is dat de schelpen de kans krijgen om zaad af te scheiden zodat de soorten zich ongestoord kunnen ontwikkelen. Andere en ook vreemde treilers mogen wel in het gebied vissen op hun specifieke vissoorten. Hierbij wordt een bijvangst aan gevangen schelpen getolereerd. Toen een Belgische boomkorvisser een drietal weken geleden in de vismijl van Fleetwood 200 kisten platvis en een bijvangst van 300 kisten Sint-Jacobschelpen op de vloer zette, reageerden de plaatselijke schelpenvissers dan ook verbolgen. Via de vissersorganisatie werd heftig geprotesteerd: 'In Europa moet iedereen gelijk voor de wet zijn: ofwel mogen we er allemaal weten, ofwel vliegt iedereen eruit', zo klonk het eensgezind uit Britse mond.



PIETERS VISBEDRIJF N.V.  
KOLVESTRAAT 4 - 8000 BRUGGE  
TEL. 050 / 320.511