



**HVB**  
**64**  
**HET VISSERIJBLAD**

- \* schotse vissers in pioniersrol
- \* scheldevisser laten sporen na
- \* reder barbaix liet nieuw schip dopen
- \* député naeyaert over de vissersenquête
- \* vlaamse vissers vrezen komst spanjaarden
- \* schiltz over belgisch-nederlandse vissersvaartuigen





#### 1ste 'Waakzame Hondenwachtprijs' uitgereikt in Oostende

Tijdens het tweede gezellig samenzijn voor gewezen vissers en sympathisanten van het Vissersfeestcomité, vorig jaar opgericht door gewezen garnalvissers Eddy Serie, Lucien Desomer en Ivan Fonteyne, werd voor de eerste keer *De Waakzame Hondenwachtprijs* uitgereikt. De prijs wordt toegekend aan de bemanning van het vissersvaartuig dat tijdens het voorbije jaar het grootste zeedier aan wal bracht in Oostende, Zeebrugge of Nieuwpoort. Het prijsbeeldje van de Leffingse kunstenaar Jan De Lee - een waakzame visser achter het stuurwiel - ging naar de schipper en de bemanning van de Z.54 De Bounty voor een tarbot van 12 kilogram die in de Zeebrugse Visveiling van 28 februari 10.056 frank opbracht. Schipper Patrick Derudder, momenteel op zee samen met zijn broers die ook deel uitmaken van de bemanning, liet zich vertegenwoordigen door zijn ouders, reder Gilbert Derudder en zijn eega. Meetje en peetje van de laureaten zijn Viviane Blontrock (visverkoopster aan de Oostendse Vistrap) en René Vandecasteele (schipper op het opleidingsschip O.29 De Broodwinner). Zij ontvingen een duplicaat van het beeldje. Een vierde exemplaar werd onder de talrijke aanwezigen per tombola verlost. (foto gw)

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 64 jaar het geval. Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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



# HVB 64

## HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine

Losse nummers 100 bef

### Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters en

Flor Vandekerckhove

MEDEWERKERS: André Baert,

Fernand Boone, Robert Coelus,

Walter Debrock (†), Juul De Vocht,

De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef

Klausing, Willem Lanszweert, Mac

Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël

Pots, Flor Vandekerckhove, Annie

Vanhee (tekeningen), Vuurtorenwach-

ter (De Laatste), Guido Walters.

VERANTWOORDELIJKE

UITGEVER: Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

**Redactie, publiciteit en alle  
correspondentie naar HVB,**

**p/a Dorpstraat 121,**

**B-8450 Bredene.**

Tel. en fax: 059/32 55 59

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

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

ISSN: 0776-6912

### Abonnementen!

\* Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van

1.200,- bef op rekening

384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

Steunabonnementen:

2 000,- BEF/jaar.

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

\* Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 698; Denmark Kr 386; France: FRF 341; Germany DEM 101; Greece: GRD 15390; Ireland £ 39; Italy Lir 88300; Norway: Kr 430; Portugal: Esc 9889; Spain: Pta 7160; Sweden: Kr 431; Switzerland: F 89; U.K.: £42, USA: Us D: 64; Canada: CAD: 81.

Omslagfoto: Guido Walters



## Eendracht maakt (ook on)macht

JE KENT HEM WEL, de man aan de tapkast, die zonder verpinken stelt dat, als het van hem afhangt, al die vreemdelingen (door hem ook wel zwartzakken genoemd) vanavond nog op de boot gezet worden. En misschien ken je ook de man aan de andere kant (het linkse uiteinde van diezelfde tapkast) die weet dat alle problemen opgelost zijn de dag waarop hij eigenhandig zijn baas in diens geld gesmoord zal hebben.

Dat is het soort mensen waarmee je vooral *niet* moet discussiëren. Doe je het toch, dan zal je veel -- teveel! -- rondjes later tot de conclusie komen dat je geen millimeter vooruitgang boekt. Tegen cliché's, slogans en doodoeners is immers geen redelijk kruut opgewassen.

Naast die extremistische cliché's zijn er echter ook deze die als het ware burgerlijk aanvaard zijn. Je denkt er dan zelfs niet aan er tegenin te gaan.

Hoeveel jaren horen wij de Vlaamse reders bijvoorbeeld niet tekeer gaan tegen de 'Ollanders Die De Vlaamse Quota Opvissen'. Niemand die eraan dacht dat tegen te spreken. Maar wat blijkt nu? Dezelfde 'Ollanders', zo lees je verder in dit HVB, zijn allemaal lid van de enige Vlaamse producentenorganisatie, die het zonder hen trouwens niet meer zou roeien. Wat blijkt eveneens? Veel van die 'Ollanders', zo zegde ons verleden maand zakenvrouw Nicole Witgeers, zijn eigenlijk kapitaalcombinaties waarin Belgische reders hun plaats hebben.

Het wordt dus tijd om het cliché van de kwaai 'Ollanders' in het visserijmuseum op te bergen. Maar niet getreurd, daar dient zich al een nieuwe bliksemafleider aan.

'Spanjaarden willen Vlaamse vis vangen' (Het Nieuwsblad), "Spanjaarden zijn niet welkom in de Noordzee" (Het Laatste Nieuws), 'Vissers bang voor Spaanse invasie' (Het Volk). In de cafégesprekken vervang je in 1998 'Ollander' door 'Spanjaard'. Moet kunnen! Aan de Vlaamse kust scheldden we overigens al in de 17de eeuw nu eens op Oranje en dan weer op de Spanjaarden.

Eén krantentitel springt die dagen uit de band. 'Visserij heeft nood aan Boerenbond' (Het Nieuwsblad). Ik schrik me haast een koe! Het blijkt een oproep te zijn van de Bredense volksvertegenwoordiger Jacky Maes: 'Doe zoals de Boerenbond', zegt hij tot de visserij, 'Verzamel de West-Vlaamse streekparlementairen rond jullie (...) Als een van de weinige zaken in het parlement is er eensgezindheid over de visserij.' Eensgezindheid! Nu wil het toeval dat ik dezelfde dag een pakje oude visserijbladen krijg van een redersweduwe. Kranten van halverwege de jaren zestig. Daarin lees ik hoe een bijzonder eensgezinde visserijafvaardiging onder leiding van wijlen volksvertegenwoordiger Dries Claeys in Brussel ontvangen wordt om er het sociaal statuut van de visser aan te kaarten. Een lyrische ontmoeting is het daar geworden, een vergadering waarop dan ook eensgezind beslist wordt dat allemaal eens rap in orde te brengen. En meer dan dertig (!) jaar later staan we daarbij nog altijd even ver.

Eensgezindheid? Het blijkt een woord te zijn dat tot de burgerlijke doodoeners, cliché's en slogans mag gerekend worden. 'Eendracht maakt macht', is trouwens, zoals we allen weten, de Belgische doodoener par excellence. Van onze streekparlementairen verwachten we echter dat ze het niveau van zo'n slogan overstijgen. *Eenheid maakt wiens macht? Wat gebeurt daar vervolgens mee, met die macht? En... wat gebeurt er juist NIET met die macht?* Zou daar, in dat laatste antwoord, geen taak voor deze of gene streekparlementair weggelegd zijn?

Flor Vandekerckhove



De Rederscentrale, die het gros van de Vlaamse visserijreders groepeert, zet zijn **netten** voor de volgende eeuw al uit. Voorzitter Bart Schiltz doet daarbij alles om zoveel mogelijk krachten achter zijn **vloot** te scharen. En er valt wel degelijk een dossier vol nieuws te rapen bij de **ondernemers** ter zeevisserij.

# Quota privatiseren maar met mate

**DE REDERSCENTRALE (RC) ORGANISEERDE een voorlichtingsgesprek met de streekparlementairen. Thema was de toekomst van de visserij in Europa na 2002. Voorzitter Schiltz brak een lans voor een liberalisering van de sector. Een achttal West-Vlaamse volksvertegenwoordigers en senatoren zaten rond de tafel met de bestuurders van de redersvereniging.**

RC-VOORZITTER BART SCHILTZ BRACHT onmiddellijk de falende Europese controle op de vangstbeperkingen ter sprake. *'Na twintig jaar quotabeheer zijn de visbestanden er niet op vooruitgegaan. Ondanks de vlootafbouw krijgen de reders steeds meer vangstbeperkingen op hun nek. Bovendien is de reglementering zo ingewikkeld geworden dat ieder vaartuig dat uitvaart wel met iets in overtreding is.'*

## Quotabank

De Rederscentrale werkt een nieuw beheerssysteem voor de visserij uit waarbij *'meer verantwoordelijkheid bij de producent'* ligt. Schiltz: *'Het hoeft geen copie te worden van het Nederlands model, want ook dat systeem vertoont tekortkomingen.'*

Het beheer van de jaarlijkse vangstrechten wordt door de EU toegekend aan de afzonderlijke lidstaten. Van Staat tot Staat verschilt dan ook de manier waarop deze onder de vissers verdeeld worden. In Nederland bepalen de reders zelf hoe dat gebeurt; zij zijn daarvoor verenigd in een aantal zgn. Biesheuvelgroepen (zo genoemd naar de minister die het systeem invoerde). Bij ons gebeurt het beheer door de Staat zelf, op advies van de 'quota-commissie' waarin de Rederscentrale het woord heeft. Er gaan, zo stelt Schiltz, ook bij ons steeds meer stemmen op om de vangstrechten te privatiseren binnen een groepsysteem dat evenwel niet volledig op Nederlandse leest geschoeid is. *'In Nederland heeft de overheid het beheer volledig uit handen gegeven. De doorgevoerde privatisering is uiterst liberaal. Vangstrechten kunnen er verhuurd, geruild of verkocht worden. Alles is extreem gekapitaliseerd, ook de licenties,'* verduidelijkt Schiltz. Hij wijst erop dat de aankoop van een vaartuig (met visvergunning) in Nederland dan ook





Voorzitter Bart Schiltz tijdens de vergadering met de West-Vlaamse parlementaire geflankeerd door bestuurder mevrouw Marina Lepeire-Nollet.

duurder is dan bij ons. De visrechten worden er immers nog eens apart verhandeld en worden door sommige beleggers als een rendabele investering beschouwd. Er zijn nog verschillen tussen de twee

landen. Herinvesteringen in buitenlandse aandelen zijn in Nederland fiscaal aftrekbaar. Dit verklaart ten dele waarom Nederlandse reders graag Belgische vaartuigen kopen. De quota krijgen ze er gratis bij. Ook bij ons zien steeds meer reders brood in de privatisering van de vangstrechten, al dan niet binnen een groepsysteem. De oprichting van een 'Quotabank' onder overheidsbeheer moet dan weer voorkomen dat vangstrechten en licenties speculatieve koopwaar worden zoals in Nederland. Vissers die over een licentie beschikken kunnen dan in het Belgische systeem-Schiltz wel aanspraak maken op een eigen

### Schiltz: 'In Nederland is alles verhuurbaar, verkoopbaar en extreem gekapitaliseerd'

hoeveelheid vis. Maar verkoopbare visvergunningen en overdraagbare quota blijven belemmerd. Niet benutte quota vloeien immers terug naar de quotabank die voor de herverdeling of verkoop tegen een aanvaardbare marktprijs instaat.

Welke voordelen zijn daaraan verbonden? *'Individuele quota werkten het vissen op niet-gequoteerde soorten in de hand'*, zegt reder Schiltz. *'Ik beschikt als enige Belgische reder over een vlaggeschip (nvdr: de GY.269, de gewezen Z.69 De Kaper) dat over onvoldoende platvisquota beschikt om rendabel te varen. Toch zal de exploitatie winstgevend zijn door visserij op niet-gequoteerde soorten.'*

Bart Schiltz ziet nog heel wat problemen die opgeruimd moeten worden bij de keuze van een nieuw beheerssysteem, o.m. dat er geen weg terug is eenmaal de keuze gemaakt. Moet de verdeling van de vangstrechten gebeuren volgens pk of volgens historische rechten? Hoe worden vangstrechten toegekend in verre gebieden waarvoor slechts enkele rederijen interesse hebben?

Wordt geopteerd voor een groepsysteem dan zijn er ook problemen te verwachten met de *('door overinvestering tot stand gekomen'*, zegt Schiltz) dure eurokotters die meer quota nodig hebben dan kleinere kustvaartuigen om rendabel te zijn.

Tekst en foto: Guido Walters

SMEDERIJ

# Jules St. Martin

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

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

**Zetel: Schelpenlaan 12 te Bredene - Tel.: 059/ 32 17 69**



# Rederscentrale wil Spaanse en Portugese vissers uit Noordzee weghouden

**DE DAG DAT TALRIJKE Spaanse en Portugese vissersvaartuigen tot de Noordzee doordringen, komt steeds dichterbij. De komst van de grote Iberische vloot boezemt de gevestigde Noordzeevissers schrik in.**

**In de Akte van Toetreding tot de EU staat dat Spanje en Portugal tot eind 2002 geen aanspraak kunnen maken op onbeperkte toegang tot de Europese wateren. Maar 2002 is niet veraf meer. De draagwijdte van de Spaanse toetreding tot de eenheidsmarkt begint nu goed tot de geesten door te dringen.**

Toen Spanje en Portugal in 1986 toetraden tot de EG werd besloten om hun vloten tien jaar lang maar zeer beperkt toegang te verlenen tot de communautaire wateren. Die overgangsmaatregel liep af op 31 december 1995 waardoor beide landen vanaf die datum grotere toegang kregen tot bepaalde visgronden. Onbeperkte toegang werd echter uitgesteld tot 2003. Tijdens de onderhandelingen over de toetreding kreeg Noorwegen wél de toezegging dat het onmiddellijk toegang krijgt tot de Europese viswateren. Spanje en Portugal voelden zich hierdoor benadeeld en eisten prompt dezelfde rechten op. Zij dreigden ermee de akkoorden over de toetreding van nieuwe lidstaten niet te bekrachtigen indien ze op visserijgebied geen genoegdoening

kregen.

Eind '95, na moeizame onderhandelingen, bereikten de visserijministers overeenstemming over beperkte toegang van Spanje tot de 'westelijke wateren' van de Britse eilanden. Veertig Spaanse vaartuigen mogen sindsdien vissen in de gebieden VIa, VIb, VIIg en VIIj binnen de Irish Box. De zones VIIa (Ierse Zee) en VIIf (Bristol Kanaal) behielden de status van kwetsbaar gebied en bleven verboden voor de zuiderse vissers.

Spanje aanvaardde het akkoord waarmee het opnieuw een stap dichterbij stond bij de volledige integratie in de Europese visserijpolitiek. Tegelijk had de EU het gevaar beworen dat Spanje de toetreding van Zweden, Finland en Oostenrijk niet zou ratificeren.



Zicht op de vergadering waarop een tiental parlementairen aanwezig waren. (foto gw)



**Bart Schiltz: 'Er gebeuren in Europa momenteel explosieve investeringen in passieve visserij.'**

**Verzet Rederscentrale**

Bij de Rederscentrale zit de schrik er diep in dat de Europese Commissie de weg naar de Noordzee vrijmaakt voor Spanje en Portugal. RC-man Schiltz stelde de Spaanse vloot daardoor zelfs groter voor dan ze is. Ze vertegenwoordigt vandaag niet de helft (zoals hij zei), maar ongeveer een derde van de totale tonnage en twintig procent van het motorvermogen van de Europese vloot (zie tabel). Daaraan moet toegevoegd dat maar een gedeelte van de EU-vloot in de Noordzee actief is.

Maar Spanje blijft wel degelijk geïnteresseerd in de Noordzee en zou er willen vissen op niet-gequoteerde soorten waarop geen vangstbeperkingen staan (tarbot, griet, tongschar, rog). Volgens de Rederscentrale kan dat niet. Afgezien van het feit dat selectief vissen op niet-gequoteerde soorten quasi onmogelijk is zal dit in elk geval leiden tot een grotere visserijdruk in de Noordzee. Volgens Schiltz is er immers geen sprake van onderbenutting van de stocks. *'Ook voor niet-gequoteerde soorten kan men spreken van een evenwicht tussen de visserij-inspanning en de bestanden. Bijkomende visserijdruk zal snel tot overbevissing leiden. Bovendien hebben de Spaanse vissers de reputatie de beperkende en technische maatregelen ter bescherming van de visstapel niet te nauw te nemen.'*

Tijdens de bijeenkomst met de parlementsleden vroeg voorzitter Schiltz dat de politieke vertegenwoordigers dit formeel standpunt onverdeeld overnemen en verdedigen tegenover landbouwminister Pinxten die in de Europese Ministerraad zitting heeft.

Guido Walters

**Samenstelling Europese visserijvloot**

(Basisstatistieken Europese Commissie 1.1.96)

	Vaartuigen	%	Vissers	%
België	156	0,2	720	0,3
Denemarken	4.995	5,0	6.567	2,4
Duitsland	2.394	2,4	4.142	1,5
Griekenland	20.421	20,5	40.164	14,9
Spanje	18.348	18,4	79.369	29,4
Finland	3.798	3,8	2.750	1,0
Frankrijk	6.618	6,6	23.000	8,5
Ierland	1.366	1,4	4.919	1,8
Italië	16.346	16,4	45.000	16,7
Nederland	498	0,5	2.834	1,1
Portugal	12.317	12,3	34.454	12,8
Ver. Koninkrijk	9.983	10,0	23.000	8,5
Zweden	2.543	2,5	3.000	1,1
<b>TOTAAL</b>	<b>99.783</b>		<b>269.919</b>	

	Tonnage (gt of brt)	%	Vermogen (in kW)	%
België	23.262	1,1	66.626	0,8
Denemarken	97.174	4,7	405.748	5,0
Duitsland	75.988	3,7	166.024	2,1
Griekenland	121.664	5,9	666.031	8,2
Spanje	659.672	31,8	1.633.290	20,2
Finland	22.509	1,1	213.214	2,6
Frankrijk	181.292	8,7	997.002	12,3
Ierland	58.769	2,8	193.168	2,4
Italië	260.778	12,6	1.513.887	18,7
Nederland	153.694	7,4	436.630	5,4
Portugal	131.123	6,3	416.010	5,2
Ver. Koninkrijk	239.783	11,6	1.104.406	13,7
Zweden	47.419	2,3	270.245	3,3

# Vertel ons uw plannen.

Hebt u plannen? Grote plannen, kleine plannen? Of hebt u vragen? Leg ze aan ons voor. **CERA Bank is immers specialist in de kredietverlening aan landbouwers, tuinders en zeevisserij.**

**Als marktleider in Vlaanderen en jaarlijks meer dan 1.000 subsidiedossiers zijn we het best geplaatst om uw plannen mee te helpen realiseren.**



BANK

**Denk ruim.**



Ook Nederlandse reders zetten bakens voor de XXIste eeuw uit

# Alles is mogelijk

Nederlandse visserijman Dick Langstraat zet mogelijkheden op een rij

**TEN LAATSTE OP 31 december 2001 moet de Europese Commissie verslag uitbrengen over de visserij in de Europese Unie (EU). Hoe staat het ervoor met de visstanden? Hoe is de economische en sociale situatie in de kuststreken? Dat zijn vragen die vanaf nu uitgebreid ter tafel gelegd worden. En niet alleen de Belgische reders nemen hun stellingen in.**

***Hoe het visserijbeleid er vervolgens, vanaf 2002, zal uitzien weet nu nog niemand. Wel worden er twee tendenzen zichtbaar, zo zegt Dick Langstraat (\*), voorzitter van het Nederlandse Produktschap Vis. Zoals Bart Schiltz dat doet in België, bereidt hij in Nederland de onvermijdelijke discussies voor.***

Enerzijds is er in het Europese Parlement een hoofdstroom aanwezig om **zo weinig mogelijk aan het huidige systeem van visserijbeheersing te veranderen**, zo weet Langstraat. Voorstanders van deze 'relatieve stabiliteit' willen dat de bestaande systemen van verdeling van de visrechten en de toegang tot verschillende viswateren houden zoals dat nu het geval is. Maar omdat de Spanjaarden, volwaardige EU-partners, hoe langer hoe meer hun plaats in de Europese — en dus ook hun — Noordzee opeisen, is het wel zeker dat de visserij er na 2002 wel degelijk helemaal anders zal uitzien. Ook daarom willen anderen **de huidige beheerssystemen drastisch omgooien** en als het even kan tot een eenvormig Europees systeem komen.

## Net Nederlandse model

Of het Nederlandse model van *Biesheuvelgroepen* vanaf 2002 internationaal gevolgd zal worden? Zou kunnen, want het Nederlandse systeem heeft internationale uitstraling gekregen. Op de Europese visserijvergaderingen wordt de Nederlandse groeppvorming — daar heet dat in het Engels afgekort ITQ's — gewikt en gewogen. Desgevallend neemt Europa

het Nederlandse systeem over waarbij de quota aan de afzonderlijke rederijen toegerekend worden die ze ook mogen verhandelen. Om dat in goede visserijbanen te leiden werken de Nederlandse reders samen in groepen waarin ter zake afspraken gemaakt worden. Het betreft o.a. het verschuiven van quota van het ene naar het andere schip, een verplaatsing die, hoe kan het anders, in harde gulden betaald wordt.

In België worden de quota beheerd door de Staat (Dienst voor de Zeevisserij) maar er is wel voortdurend druk vanuit rederskringen om die quota te 'liberaliseren' en in handen van de reders zelf te brengen.

## Anderssoorige groeppvorming

Het Nederlandse model mag dan voorstanders kennen, toch verwittigt Langstraat zijn achterban: *'De wens tot voortzetting van individuele contingenten gekoppeld aan co-management zal niet door de visserij in andere lidstaten gedeeld worden, integendeel zelfs.'* Daarom wil hij de reders nu al een denkoefening laten maken: welke alternatieven zijn voor hen aanvaardbaar mochten hun Biesheuvelgroepen afgeketst worden? Er zijn bijvoorbeeld andere groeppvormingen mogelijk weet Langstraat: *'Ter bescherming van de regio's zullen sommige landen stelsels propageren waarbij de visrechten in handen van de regio's komen.'* Zodoende zouden de quota bijvoorbeeld in België verschuiven van de Belgische Staat naar de Vlaamse Gemeenschap en/of naar een 'quotabank', een ontwikkeling die Bart Schiltz, zo blijkt, genegen is. Als die quotabank vervolgens de quota verspreidt over de individuele reders dan verschilt de situatie nauwelijks van de Nederlandse Biesheuvelgroepen. Voor de Nederlanders betekent het dat hun ITQ's wellicht verder blijven bestaan.

## Andere systemen

Of de quota in zo'n Vlaams systeem van 'regional enterprise shared quota' gegarandeerd in de Vlaamse 'regio' blijven — ofte verankerd worden — is echter maar zeer de vraag. De Nederlandse 'regio' heeft immers nu al een stevige poot in het Vlaamse redershuishouden, zo blijkt alvast uit het artikel op volgende

bladzijden.

Maar er zijn nog andere visserijbeheersingssystemen in discussie. En zij staan verder af van het Nederlandse model. Vermeldenswaard is volgens Langstraat alvast het verplicht maken van een 'royalty' op basis van de aanlandingen of een *heffing op de toegewezen vangstrechten*, een soort ecobelasting. Over hetgeen de visserij in dat geval mag verwachten, hadden wij het vroeger al uitgebreid in het omvangrijke artikel 'Halen de quota 2002?' dat in HVB #IX, 1997 gepubliceerd werd.

In hetzelfde stuk hadden we het ook al over de mogelijkheid van een *verdere afbouw van de Europese vloot*. Na 2002 zou de EU dan nog meer nadruk leggen op een sanering van de visserijvloeten. Langstraat: *'Het MOP IV stuurt duidelijk in die richting. Ook het toegangsregime voor de westelijke wateren 'kilowatt zeedagen' wijst in die richting. Van de Spanjaarden mag verwacht worden dat zij zullen aansturen op een beleid gebaseerd op inputbeperking. Recentelijk hebben zij immers gehamerd op de noodzaak dat alle lidstaten voldoen aan de Meerjarige oriëntatieprogramma's. Daarbij geven ze aan zelf volledig daaraan te voldoen. Bovendien is het stelsel 'kilowatt zeedagen' indertijd ingevoerd om tegemoet te komen aan de Spaanse druk om in de westelijke wateren een voor alle EU-vissers gelijk regime te voeren. Verdere introductie van een kilowatt zeedagensysteem biedt hen, bij uitblijven van andere maatregelen, de mogelijkheid om onder meer op de Noordzee te vissen op niet-gequoteerde vissoorten.'*

In elk geval houdt Langstraat een slag achter de hand: *'Stel dat de keuze zou vallen op een kilowatt zeedagenstelsel, dan doet de Nederlandse visserij er goed aan om na te denken welke eventuele verstaalslag van het stelsel van ITQ's naar kilowatt zeedagen kan plaatsvinden, zonder dat de gepleegde investeringen in vangstrechten worden teniet gedaan.'*

Langstraat besluit met met erop te wijzen dat nog veel vragen beantwoord moeten worden vooraleer de Nederlandse visserij tot een officieel standpunt komt. Maar dat de Nederlandse reders goed voorbereid zullen zijn, is nu al duidelijk. (fv)

(\*) In Visserijnieuws van 26 september 1997. Alle citaten komen uit dat blad



De Rederscentrale heeft altijd volgehouden dat ze heel de Belgische vloot vertegenwoordigde. Maar hoe zit dat dan met de méér dan twintig Belgische vaartuigen die in Nederlandse handen zijn?

Wij vroegen het ons af. Reder Bart Schiltz, de voorzitter van de Rederscentrale, geeft ons het antwoord. En het luidt als volgt!

# Vlaamse Rederscentrale verdedigt ook Nederlandse rederijen

*VOLGENS DE VOORZITTER van de Rederscentrale, Bart Schiltz, zijn er vandaag circa twintig à vijftwintig Belgische vissersvaartuigen met Nederlanders bemand. Schiltz: 'Het betreft vaartuigen die onder Belgische vlag varen en die in regel zijn met de wetgeving. Bij een aantal van deze vaartuigen kan men spreken over een "joint venture". Bij de aandeelhouders van de vennootschap vindt men zowel Belgen als Nederlanders. Ze zijn alle aangesloten bij de Rederscentrale en hebben evenveel rechten en plichten als alle andere Belgische vissersvaartuigen.'*  
 (\*) *Reder Bart Schiltz onderstreept daarbij dat zijn organisatie 'zich zonder onderscheid of voorbehoud inzet voor àl haar leden', maar, zo voegt hij eraan toe, 'steeds met het oog op het algemeen belang van de visserij!'*

DAT DIT ALGEMEEN VISSERIJBELANG soms ver te zoeken is, weet de voorzitter natuurlijk ook. De 'Nederlandse Belgen' — toch al zo'n 15% van de totale Belgische vloot — hebben veelal andere belangen dan hun Vlaamse collega's. En soms zijn die belangen zelfs gewoon tegenstrijdig. Schiltz heeft ter zake al een ruzietje mogen meemaken: 'De visserijtraditie bij onze Noorderburen vertoont heel wat verschillen met de onze. In het klein vlootsegment bestaat daar bijvoorbeeld meer traditie om op jacht te gaan naar verschillende vissoorten. Zo kwam het dat er onlangs nog een rel ont-

stond rond het ruilen van het makreelquotum voor (hoofdzakelijk) Noordzeetong. Een aantal van uit Nederland bestuurde vaartuigen waren nog maar drie, vier weken bezig met de makreelvisserij toen de Dienst voor de Zeevisserij besloot om in te gaan op een interessante ruil: Belgische makreel en haring voor Noordzeetong die nota bene vanuit Nederland werd aangeboden. Door deze ruil moest de makreelvisserij veel vroeger worden gesloten dan verwacht, wat voor de nodige frustraties zorgde bij de betrokkenen.'

Maar goed, de Rederscentrale is dus van plan werk te maken van





Schiltz: 'Met de vinger wijzen naar de Nederlandse koper is de zaak omkeren. Heel wat eigenaars van vissersvaartuigen waren maar al te blij een koper te vinden. Waar een koper is, is ook een verkoper.' (foto gw)

de rechten van haar Nederlandse leden, zo laat Schiltz het nu duidelijk aan zijn achterban weten. Voor de quotacommissie van de Rederscentrale wordt het daarmee nog moeilijker wikken en wegen dan het al was. Die commissie adviseert de officiële Dienst voor de Zeevisserij aangaande de verdeling van de al te schaarse vissoorten; een taak die nogal wat kopbrekens meebrengt. Nu moeten de commissieleden ook nog eens rekening houden met de aparte visserijzeden en -gewoonten van

d'r Nederlandse leden. Ongetwijfeld is die situatie koren op de molen van de voorstanders van 'individuele vangstrechten', gekoppeld aan het vormen van 'quotagroepen' in de Vlaamse visserij. Binnen zo'n groep kan wellicht gemakkelijk met de geprivatiseerde vangstrechten (quota) geschoven worden. Het is bekend dat Bart Schiltz al lang probeert dat systeem ook in België ingang te doen vinden. Tot vandaag heeft hij hiervoor echter geen meerderheid van de Vlaamse reders achter zich gekregen. Maar Schiltz heeft goede hoop: *'Bij ons gaan er meer en meer stemmen op om de vangstrechten te privatiseren binnen een groepsysteem. Ook de Europese Unie is voorstander om meer verantwoordelijkheid te geven aan de sector: recente debatten in het Europees Parlement bewijzen dit. De Vlaamse reders moeten echter goed weten wat ze*

*willen en een duidelijk standpunt innemen als er over deze problematiek wordt gedebatteerd. Teveel verdeeldheid over dit thema maakt gelijk welke doorbraak onmogelijk.'*

## Geen weg terug

Onderliggend aan het betoog van Schiltz is het naakte feit dat de oude tijden niet meer terugkomen: *'De opkoop van onze rederijen door reders uit Nederland begon ongeveer acht jaar geleden en gebeurde heel geleidelijk. Gemiddeld kwamen per jaar een drietal vaartuigen van onze vloot onder Nederlands beheer.'* Maar er is, zegt Schiltz, geen reden om ter zake de alarmklok te luiden: *'Eerst en vooral dient gesteld dat gelijk welke Europeaan die een 'goed' (in casu een rederij) koopt in een lidstaat van de Europese Unie niets verkeerd doet, integendeel. Ook onze reders mogen vrij investeren in een andere Europese rederij. Het is een hoofddoel van de EU om naties sterker te binden in hun economische activiteiten. Een der belangrijkste pijlers is trouwens de vrijheid van verkeer binnen de Unie, zowel voor personen als voor goederen. Waarom dan al die heisa? We moeten objectief blijven: een terugkeer van al die vaartuigen mag dan gewenst worden, zo evident is deze echter niet. Wij hebben vandaag zelfs geen gekwalificeerde bemanningen ter beschikking om ze allemaal te laten varen!'*

## Heisa

Maar heisa is er wel degelijk. Verleden jaar hoorden we de Vlaamse minister Eric Van Rompuy nog fel tegen de Belgische Nederlanders tekeer gaan. Onlangs legde de Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij (waarin de Rederscentrale trouwens zelf ook zetelt) haar standpunt ter zake uit en daar vroeg men aan de Belgische regering maatregelen te nemen die de opkoop van de vloot onaantrekkelijk maken. Dat om te betonen dat buitenlanders systematisch de goedkopere oudere eenheden opkopen als toegangs-



poort tot de Belgische quota. Schiltz weet het allemaal en hij constateert ook tegenkanting bij veel Vlaamse reders: *'Het ongenoegen dat bij sommigen heerst, wordt wellicht verklaard door het volgende:*

*de regeling van de quota vormt een uitzondering op het vrij handelsverkeer. De jaarlijkse quota worden immers beheerd door de lidstaten. Er bestaan belangrijke verschillen in het beheer van die quota. Bij ons worden de quota beheerd door en toebedeeld door de federale overheid, meer bepaald door de Dienst voor de Zeevisserij van het Ministerie van Landbouw. De toegewezen vangstrechten zijn niet verhandelbaar. In Nederland kan men gerust spreken van een uiterst liberaal, individueel beheer. Vangstrechten kunnen er*

*worden gekocht, geruild of verhuurd. Ook bij de licenties of vismachtigingen zijn de verschillen groot. Bij ons hangt de vismachtiging nog steeds vast aan het vaartuig en moet ze bij de Dienst voor de Visserij worden ingeleverd als de activiteit*

*van het vaartuig om een of andere reden stopt. Maar in Nederland wordt bijvoorbeeld een garnaallientie zonder enig probleem verhuurd aan een eurokotter die dan met grotere tuigen kan vissen binnen de zones voorbehouden voor de kleine visserij: de twaalfmijlszone, de scholbox.*

*Is hun systeem beter dan het onze? Een moeilijk te beantwoorden vraag. Werden onze rederijen verkocht omwille van voornoemde verschillen? In ieder geval is de aankoop van een vissersvaartuig in Nederland duurder dan bij ons. Hoewel de prijs voor schip en visvergunning min of meer vergelijkbaar zijn: voor de visquota moet in Nederland worden betaald. Dat maakt dat het voor de Nederlandse reders goedkoper is om hier een schip te kopen. Het omgekeerde is uiteraard even juist: dat maakt dat het kopen van een Nederlands schip door een Nederlander — of door een Belg — veel duurder is.'* (fv)

(\*) Rederscentrale, Informatieblad der Belgische reders ter zeevisserij, jaargang 24 # IX, september 1997. Alle citaten komen uit dat blad.

Bart Schiltz: 'Als een Belg een bakkerij koopt in Amsterdam, dan blijft die bakkerij daar staan, er verandert weinig of niets aan die activiteit. Met een visservaartuig ligt de zaak helemaal anders. De economische band met het thuisland gaat grotendeels verloren.'

# O.V.A.

CV Onderlinge Visafslag Oostende  
Vismijn 71 — 8400 Oostende

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

**Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!**

Centrale — Eliane

Tel 059 / 33.90.90 — Fax 059 / 32.04.46

<p>Facturering Steve 059 / 33.90.91.</p>	<p>Ziekte en arbeidsongevallen Patrick 059 / 33.90.92</p>	<p>Afslag Etienne 059 / 33.90.93</p>
<p>Koeltransporten Johan 059 / 33.90.94.</p>	<p>Loonadministratie Fabienne 059 / 33.90.92</p>	<p>Boekhouding Karine 059 / 33.90.96</p>

Directeur — Marc BRUYER

059 / 33.90.99 — Email: OVA@skynet.be

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





Eerst jaar hield iemand een enquête bij honderden Vlaamse vissers. Vervolgens besliste men om de resultaten daarvan niet vrij te geven. Daarna publiceerde een blad een voorgekauwde tekst die rapport genoemd werd. Toen stelde een ander blad openlijk een aantal vragen...

of hoe een dubbeltje aan het rollen gaat



Herfst in West-Vlaanderen: tijd om de paraplu boven te halen

## Inbreuk op privéleven vissers

Député Gerard Naeyaert beantwoordt vragen over vissersenquête dossier

IN HAAR JULINUMMER HAD HET VISSERIJBLAD de lezers ingelicht over een onderzoek dat had plaatsgegrepen. Meer dan driehonderd jonge vissers hadden, met de groeten van visserijaalmoezenier Dirk Demaeght, een vragenlijst in de bus gekregen. Bedoeling daarvan was, zo zegde althans de begeleidende tekst, hun wensen en klachten bekend te maken.

HET VERSLAG VAN DEZE ENQUÊTE WAS EEN ZEER vreemd document. Zo bleek een grote helft van de vissers de relaties met de reders goed te vinden. Dat leek ons wel erg veel te zijn.

In de conclusies herkenden we verder gewoon alle verzuchtingen van de kaders uit de visserij. In plaats van een waslijst klachten uit de basis, werd ons het verlanglijstje van de elite gepresenteerd.





*We wilden de enquête dus zelf eens onder ogen krijgen, maar dat was buiten de Provinciale Commissie voor de Zeevisserij gerekend. In dit adviesorgaan vergadert de sector op provinciaal vlak. Broederlijk naast elkaar zitten daar politici, bureaukraten, de aalmoezenier, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven... In grote harmonie bespreken ze er de gang van zaken. Het is daar dat terloops besloten werd dat pers en publiek niet rijp genoeg waren om zelf een oordeel*

*over de enquête te vormen. Neen, we zouden die niet te zien krijgen, dat stond vast.*

*Vervolgens waaide een gunstige wind die enquête dan toch tot op de HVB-redactie. Wat bleek? Gesjoemeld was er wel degelijk! De enquête mocht wel de klachten van de vissers doen opwaaien, het rapport veegde die klachten gelijk weer onder tafel.*

*Wat was daar eigenlijk de bedoeling van?*

Drie provincieraadsleden (zie kader hiernaast) wilden dat ook wel eens weten. Myriam Vervaet-Smets, Marianne Maes en Maureen Lievyns stelden daarover een schriftelijke vraag aan bestendigd afgevaardigde Naeyaert, in de provincie verantwoordelijk voor de visserij.

### Paraplu

Hoe ontwijkend het antwoord van deze laatste ook mag lijken, het is wel degelijk verhelderend! Naeyaert haast zich te stellen dat de enquête niet onder de verantwoordelijkheid van het provinciebestuur valt.

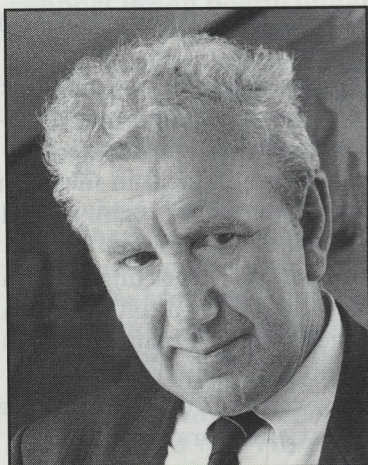
Het onderzoek is immers gebeurd 'onder de hoed van de Dienst voor de Zeevisserij'. Volgens de député is de enquête 'door de federale overheid niet ter beschikking gesteld. Deze beslissing werd door de Provinciale Administratie gerespecteerd'. Vreemd is dat, want toen HVB dezelfde enquête opvroeg bij de betreffende Dienst voor de Zeevisserij, wist directeur Luc Maertens ons te vertellen dat het de provinciale commissie was die beslist had het document niet vrij te geven. [Ja, de herfst heeft in het land zijn intrede gedaan en overal worden de paraplu's ontplooid.]

### Primeur

Maar daarnaast is er inderdaad het bewuste 'rapport' waarin met de enquête een loopje genomen wordt. Wie heeft dat gepleegd? Naeyaert: 'Aan de redactie van dit rapport hebben naast de Dienst voor de Zeevisserij van de federale overheid, de Rederscentrale, de werknemersverenigingen, het Zeevissersfonds, het Provinciaal Marietiem Instituut en het Provinciebestuur van West-Vlaanderen, geparticipeerd'. Voor dat rapport gold de beslissing van de Dienst voor de Zeevisserij niet, zo vervolgt hij en dat mag dan ook door de pers ingekeken worden. En het vakblad van de Rederscentrale kreeg de eer om dat als eerste te publiceren, 'bij wijze van primeur'. (sic) Het antwoord van Naeyaert is inderdaad verhelderend. Eerst legt hij ons uit dat het paraplusysteem van de overheid nog steeds perfect werkt. Vervolgens vertelt hij langs zijn neus weg dat een welbepaald tijdschrift daar de primeurs toegesmeten krijgt. En dat komt uit de mond van een mens die zweert bij de vrije concurrentie!

Dat de betreffende primeur vooraf gemanipuleerd werd, deert de député blijkbaar niet: over de verdraaiingen, vervalsingen en over het oneigenlijke gebruik van de enquête zegt de provincieverantwoordelijke dan ook helemaal niets. Daarover zweeg natuurlijk ook het blad dat het 'rapport' 'bij wijze van primeur' mocht publiceren.

## Drie vrouwen



Député Naeyaert (foto gw) kreeg een schriftelijke vraag over de vissers-enquête toegestuurd vanwege Myriam Vervaet-Smets (VLD), Marianne Maes (SP) en

Maureen

Lievyns (Agalev). Wellicht is het geen toeval dat de vraagstellers alle vrouwen zijn. Beter dan mannen doorzien ze machtspeletjes (waarvan ze van moeder op dochter zelf ook slachtoffer zijn). Hoeveel keer hebben ze het verder niet moeten meemaken hoe hun op- en aanmerkingen, hun stellingen en voorstellen hautain door de mannen afgewimpeld werden? Hebben zij op die manier niet aan den lijve ondervonden hoe de macht vooral tot doel heeft zichzelf in stand te houden?

Het gesjoemel met de vissersenquête was voor hen dan ook herkenbaar.

Waar de mannen dat alles nog kunnen afdoen als een storm in en glas water, is het voor die vrouwen een druppel die het spreekwoordelijke glas — weer eens — doet overlopen.

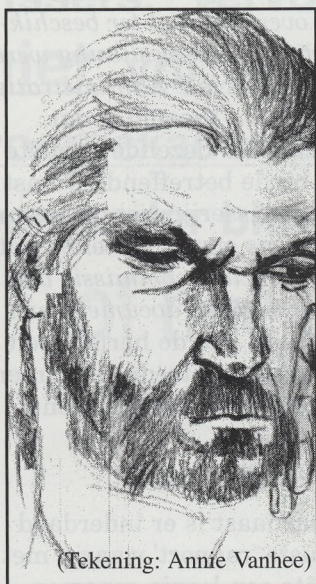
Dat de vragenstellers — of zegt men vragenstelsters? — daarbij de partijgrenzen doorbraken en ook nog eens de scheidslijn tussen meerder- en minderheid negeerden is bijzonder verfrissend. (fv)





## Alle wegen leiden naar Rome

### Vlucht de achterklap



(Tekening: Annie Vanhee)

Lezers die de laat ons zeggen wereldlijke en geestelijke visserijtop over het enquêtedossier aanspreken, moeten niet meteen verwachten dat ze daar serieuze antwoorden krijgen, zo wordt ons van alle kanten meegedeeld. Het roddelcircuit in de visserijen administratiekantoren, op de sectorvergaderingen, draait op

kruissnelheid, zo blijkt. Soms lijkt de visserij wel een soort serviceflat voor hoogbejaarde roddelaarsters.

De schrijver van het HVB-dossier over de vissersenquête is de jongste maanden weer volop marxist, socialist, gauchist, communist, anarchist, trotskist, rare tist en zelfs vonkist genoemd. Ook is hij lid van de loge, een notoir vrijmetselaar, een papenvreter en alsof dat nog niet genoeg is... een *member* van de Vlaamse Vissersbond. Hij is, zo wordt in één adem gefluisterd, kandidaat voor de (overigens nog steeds onbestaande) post van lekenconsulent in de visserij. Daarenboven werd hij opgemerkt in de aanwezigheid van een VLD-mens terwijl ze samen een macrobiotisch restaurant betraden. Wat zeg ik, hij is een sensatiezoeker, een kwaadspreker, een roddelaar, een nestbevuiler, een paparazzo ter zeevisserij, een die geen nagel heeft om aan zijn gat te scharten. Teveel dus om ook nog eens te moeten antwoorden op de vragen die hij opwerpt. Dat van die nagel is overigens correct. (fv)

Maar nog is de député niet aan het einde van zijn antwoord gekomen. Het rapport had een welbepaalde doelstelling, aldus *Naeyaert*. Het moest een *'leesbare verwerking van de cijfergegevens'* vormen zodat het *'voor het publiek'* leesbaar werd.

*'Dit is tevens een waarborg voor de privacy van de geënuquêteerden.'* Hola! Als die waarborg er nodig was, is dat dan niet omdat de enquête zelf wel degelijk in het privéleven van de vissers ingebroken heeft? Uiteraard is die inbreuk er niet gekomen in de optelsom van de antwoorden. De enquêteresultaten die ons gewijgerd werden kunnen **op geen enkele manier** het privéleven van de vissers schaden. De individuele formulieren kunnen dit daarentegen wel. Daarop beant-

Er bestaat een wet tot bescherming van de persoonlijke levensfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens (dit zijn, zo zeg de wet, 'gegevens die betrekking hebben op een natuurlijke persoon die is of kan worden geïdentificeerd.'

woordden individuen vele vragen over hun opvattingen, verenigingsleven, familiale situatie... Ze gaven er hun mening over de visserij, over hun patroons, over hun collega's en vertelden over het al dan niet hebben van toekomstverwachtingen. Daarna formuleerden zij honderduit persoonlijke klachten.

De Vlaamse visserij is vandaag zo klein geworden dat het wel degelijk mogelijk is op basis van die antwoorden en klachten te weten wie de auteurs ervan zijn. Wie de afzonderlijke formulieren bestudeerd heeft, verkeert bijgevolg in de mogelijkheid een databank aan te leggen van de Vlaamse vissers. Bij tientallen namen kunnen nu ook gegevens vermeld worden die de initiatiefnemers niet horen te weten.

Over die initiatiefnemers van de enquête zwijgen de betrokkenen echter al sinds dit dossier in hun handen ontplofte. Alleen 'het rapport' van de enquête zegt enige verbloemde woorden over hen: *'In de marge van de Europese Gemeenschap werd een niet-gouvernementele vereniging opgericht onder de naam "Jongeren van de Zee".'* In Spaans Baskenland heet die club *'Euskadiko Itsas Gaztedia'*, in Frankrijk is dat *'Jeunesses de la Mer de France'*. Ook in die landen hebben de enquêteurs (die niet zo jong zijn als de naam laat uitschijnen) nu letterlijk al de vissersantwoorden in handen. Niemand weet wat ze er echt mee zullen aanvangen.

Député *Naeyaert* heeft gelijk wanneer hij aanvoelt dat de privacy van de vissers hier geschonden werd. Zijn talrijke banden met die initiatiefnemers beletten hem echter te zeggen wáár, door wie en waarom dat dan wel kunnen gebeuren is.

Flor Vandekerckhove

Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaaftwerk  
Verhuur telescopische kranen  
(tot 50 ton, gielengte tot 57 m)

Bureel - werkplaatsen:  
Vissersstraat 48 - 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37  
bij afwezigheid Tel. 050/ 42 88 21  
Werfkaai 9-11 (vissershaven)

## Verheye Joël

n.v.







Nieuw onderzoek in visserij: en dat gaat maar door

# Een nieuwe studie, een nieuw geheim

*Sommige lezers kunnen zich afvragen waarom we zo'n groot belang hechten aan die vissersenquête. Zijn wij onze zin voor relativeren kwijtgeraakt? Kan je het niet even goed als volgt stellen? Het rapport is een beetje ongelukkig; de vragenlijst is een beetje slordig; het resultaat is niet erg wetenschappelijk; de aalmoezenier heeft zijn 'fichenbak' een beetje 'à jour' gezet? Zo lijkt het wel een incidentje van het soort 'waar gewerkt wordt, worden helaas ook fouten gemaakt'.*

*Dat is echter niet het geval. We zijn nog niet uitgesproken over het ene dossier en daar dient het volgende zich al aan. Er zit blijkbaar systeem in het manipuleren van rapporten.*

IN DE VISSERIJ BUIGEN NOGAL WAT mensen zich over de toekomst. Om dat met recht van spreken te doen wordt er soms beroep gedaan op wetenschappelijke studies uitgevoerd door eerbiedwaardige instellingen.

De uitkomsten van die studies zijn veelal van belang voor de visserij, voor de tewerkstelling, voor de toeleveringsbedrijven en voor de Vlaamse visveilingen... Kortom: ze zijn van algemeen belang. Sommige vragen die daarbij gesteld worden gaan op het eerste gezicht alleen maar de reders aan. *Moeten wij het aantal vaartuigen van onze reeds sterk geslonken vloot nog verminderen of moeten wij het beleid in een richting sturen dat het aantal eenheden stijgt?* Dat is zo'n vraag. Maar wie daarbij eventjes nadenkt, weet al gauw dat de uitkomst ervan heel de visserijgemeenschap aanbelangt. Het ja of het neen dat op die vraag volgt, bepaalt of er in de toekomst nog

visveilingen zullen zijn, visserskroegen, scheepswerven... Op het tweede gezicht gaan die vragen ons dus allen aan.

Recent is zo'n studie die werd uitgevoerd door het *West-Vlaams Economisch Studiebureau* in samenwerking met de *Gentse Universiteit*. Enquêteurs gingen in 1996 bij de reders langs en ondervroegen hen over de toestand van hun rederij. Het resultaat van die rondvraag is interessant voor elke die bij de visserij betrokken is. Het is een werkstuk dat de HVB-lezers zeker interesseert. Dus vroegen we de opdrachtgever, de *Dienst voor de Zeevisserij*, om ons een exemplaar te bezorgen. Onmogelijk, zo zegde men ons daar. [Dat wordt dus een kwalijke gewoonte.] De studie moet hier eerst nog besproken worden.

Eigenaardig is dat. Temeer daar we in het *Informatieblad van de Rederscentrale* een editoriaal (\*) aantreffen waaruit **blijkt dat krek hetzelfde rapport voor anderen wél beschikbaar gesteld werd**. In het betreffende stuk somt de editorialist van dat blad immers acht conclusies van de studie op.

Vraag is dus hoe die schijver (*Bart Schiltz*) de studie kan bespreken als ze nog niet beschikbaar is?

## Stront aan de knikker

Eén ding weigeren we te geloven: Schiltz heeft de studie gestolen! Maar hoe anderen het ook proberen, zij krijgen het rapport **niet** te zien. Geheimzinnig wordt het pas echt als een goed ingelichte bron ons meldt *dat er kritiek blijkt te zijn op het onderzoek en dat de resultaten van de studie herwerkt moeten worden!*

Onmiddellijk rijst bij ons de vraag:

wat kan die studie ons leren dat zo belangrijk is dat de resultaten herschreven moeten worden?

Weer gaan we te rade bij de *incontournable* Schiltz. In vermeld editoriaal van de Rederscentrale meldt hij dat hij in het rapport een 'voorzichtige' maar niet onbelangrijke conclusie ontwaart: **de studie raadt een schaalverkleining van de vissersvaartuigen aan**. Dat is een optie die regelrecht ingaat tegen de visie die verdedigd wordt door jawel... *Bart Schiltz*. Hij pleit namelijk al vele jaren consequent voor het opdrijven van het individueel vermogen, een maatregel die het afnemen van het aantal vaartuigen in de hand werkt. Het vermoeden dat bij dit alles ontstaat, durven wij niet eens uit te spreken. Doorkruist deze studie weer eens de visie van sommigen die vervolgens aan het lobbyen slaan om de resultaten herschreven te krijgen? En slagen zij daar in? Zolang we de nieuwe studie niet in handen krijgen is het een openstaande vraag. Maar ze moet wel degelijk gesteld worden.

Na ons wedervaren met de inmiddels beruchte Vissersenquête van aalmoezenier *Demaeght*, moeten we er overigens een tweede vraag aan toevoegen: wordt *alle* informatie die we van hogerhand krijgen eerst gefilterd tot wanneer er alleen maar propaganda overblijft?

Flor Vandekerckhove

(Rederscentrale #VI, juni 1997)



## Kustvissers: toch geen aparte categorie

Vorige maand spraken we in dit blad het vermoeden uit dat er achter de schermen gewerkt werd aan een officiële erkenning van een nieuwe categorie in de visserij: de kustvissers. We leidden dit toen af uit een editoriaal in het Informatieblad van de Rederscentrale.

RC-voorzitter Schiltz becommentarieerde daarin de neergang van de kustvisserij en formuleerde enigszins sceptisch enige mogelijkheden om het tij in extremis te keren.

Uit de tekst bleek dat de overstap van reders uit de kustvisserij naar de groep eurokotters in de toekomst onmogelijk gemaakt zou worden. Schiltz: *'Het verder laten vervangen van licenties van kleine kustvaartuigen door ultramoderne en veel grotere "Eurokotters" kunnen wij ons binnen onze beperkte quota in elk geval niet permitteren.'* Wij spraken daarbij het vermoeden uit dat dit 'verbod' er alleen maar zou komen als er ook een officieel onderscheid gemaakt wordt tussen kustvissers enerzijds en eurokotters anderzijds. Dit is momenteel immers niet het geval. De wetgever spreekt alleen over vaartuigen tot 300 pk en deze van meer dan 300 pk. In de eerste groep horen zowel kustvissers als eurokotters thuis.

Uiteraard was dat ook in kringen van de Vlaamse Visserbond opgevallen. Zij vroegen uitleg op de *Dienst voor de Zeevisserij* die hen antwoordde dat er in het kader van de *'overlegcommissie visvergunningen'* geen sprake is van het tot stand brengen van een nieuw vlootsegment kustvisserij. Directeur Maertens: *'Er is wel sprake om*

*de vervanging van vaartuigen tot 70 BT te beperken in deze zin dat ze bij vervanging niet groter zouden mogen zijn dan 70 BT. Daarbij zou het vermogen mogen opgetrokken worden tot 221 kW'*. Dit betekent dat het kustvissers inderdaad onmogelijk gemaakt wordt om via het vervangen van hun vaartuig een eurokotter in de vaart te brengen.

Directeur Maertens van de dienst voor de Zeevisserij wijst er evenwel op dat dit alles nog steeds in het stadium van de voorbereidende gesprekken zit.

## Rederscentrale op Internet

Sinds 1 september is de Rederscentrale ook op internet aanwezig. In haar 'website' vind je een overzicht van de bestuursleden, commissies voor de visserij, mandatarissen van de RC in die commissies, alsook een rubriek over de Vlaamse Visserijcoöperatie, de Europese Associatie van Visproducentenorganisaties (EAPO)... Dat alles is te vinden op <http://uc2.unicall.be/rederscentrale/> Commentaren, voorstellen, kritieken en bijdragen voor het informatieblad kunnen de Internetgebruikers dan weer kwijt op het e-mailadres: [rederscentrale@unicall.be](mailto:rederscentrale@unicall.be).

## FIVA in de praktijk

Op dinsdag 30 december organiseert de *Nationale Gemengde Commissie ter Voorkoming van Arbeidsongevallen in de Zeevisserij* in samenwerking met de Provincie West-Vlaanderen een studiemiddag rond *'Veilig werken aan boord'* en *'FIVA in de praktijk'*. Bedoeling is reders en bemanningen van vis-

sersvaartuigen informatie te verstrekken over toepassingen in de praktijk van het nieuwe *'Financieringsinstrument voor de Visserij en Aquicultuur (FIVA)'* van de Vlaamse Gemeenschap. Daarnaast wordt ruime aandacht besteed aan de veiligheid op onze vissersvaartuigen en aan de arbeidsomstandigheden op zee. De gezinsleden worden evenmin vergeten. Voor hen is er een alternatief programma voorzien. De vergadering gaat door in het Provinciaal Maritiem Instituut (voorheen Stedelijke John Bauwensschool) te Oostende.

## Vijf aanvragen schelpenvisserij

In dit blad meldden we reeds dat de Bredense reder Versluys een officiële aanvraag tot ontginning van de strandschelp ingediend heeft. Eens die vergunning op zak moet de reder nog een aangpast vaartuig zoeken. De spisulavisserij gebeurt immers met speciaal uitgeruste platbodems die de schelpen vanop de zeebodem tot in het ruim zuigen. Overigens blijken zich naast Versluys, nog vier andere geïnteresseerden op de Dienst voor de Zeevisserij aangeboden te hebben, waaronder enkele uit Nederland. Tot nutoe is het vissen van schelpen evenwel alleen toegelaten voor wetenschappelijke doeleinden. Vooraleer Versluys, en eventueel anderen, toelating krijgen om voor de Vlaamse kust aan de slag te gaan, zal de dienst voor de zeevisserij ook nog advies inwinnen bij de visserijsector, het ministerie van leefmilieu, het ministerie van economische zaken en het Rijksstation voor de Zeevisserij.

# N.V. HOSTYN

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene*

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



Schotse vissers in pioniersrol

# De lokroep van de vrije wateren is ook nu nog te horen

**Geplaagd door de beperkte vismogelijkheden in de klassieke Europese wateren, probeert een aantal Schotse vissers dieper in de Atlantische Oceaan aan de bak te komen. De Schotten zijn aardig op weg er een hoop ervaring op te bouwen, al vissend aan de buitenste rand van het Europees continentaal plat. Werd er in 1996 in deze gebieden slechts 0,2 % van de totale Britse vangst bovengehaald, dan zou dat in de volgende jaren wel eens flink kunnen stijgen.**

TEN WESTEN VAN ROCKALL EN ST. KILDA kan nog volop gejaagd worden op ongequoteerde species. Een 20-tal Schotse vaartuigen bevissen deze gronden. Het zijn zeer moderne constructies (van het type O.316 *Aegir* en O.154 *Wilmar*) maar meestal slechts 24 meter lang, wat het vissen voor hen daar bijzonder moeilijk maakt. De prooi zit er immers 170 meter diep, in een stuk oceaan dat zeer rap omslaat van een rustig water in een aanzwellende zee met 8 tot 10 meter hoge golven en grondzeëen die de vaartuigen lelijk te keer doen gaan. Men vist er dikwijls heel alleen en schuilen is er onmogelijk.

De visserij is daar te vergelijken met de IJslandvisserij die van 1920 tot 1975 voor de Britse, Franse, Vlaamse en Duitse vissers hoogdagen betekende. Ze kan trouwens ook uitgroeien tot een vervangvisserij voor de verloren gegane gronden rond IJsland.

De Schotse reders denken dan ook luidop aan het inzetten van grotere vaartuigen. Die investeringsbeslissingen worden evenwel bemoeilijkt doordat men er niet heel het jaar terecht kan. Op de klassieke visgronden moeten de schippers immers jaarlijks voldoende visuren (*track records*) bewijzen, willen ze er hun quotarechten blijven behouden.

## Technische gegevens

Een volledig net (plus ijzeren kabels, scheerborden van 1.300 kg/stuk en rollers) dat zo'n vaartuig daar achter zich trekt weegt ongeveer 12 ton. Door het samenspel van stromingen en getijden kunnen de lieren nauwelijks het volle net boven halen. Om dezelfde reden kan het wel een half uur duren vooraleer een netstel tot op de bodem is gezakt. Ook al door die stromingen moet de schipper soms gissen waar het net, dat hij 1.300 m achter het schip sleept, zich bevindt. Je hebt lieren met een haalkracht van ten minste 20 ton nodig en een capaciteit van 1.000 vadem 24 mm-touw. Het motorvermogen moet minstens 900 pk. zijn. Een sleep duurt gemiddeld 5 uur; het net ophalen en weer uitvieren beslaat al rap 90 minuten. De ervaring leert dat netten met een kleinere mond beter trekken en beter vissen. Netten met grotere openingen graven zich in de modderige zeebodem, vissen veel stenen op en vertragen hierdoor de treiler. Vandaar dat er veel gevist wordt met twee netten





De BF 32 Cristal River, met zijn type Bison 16,5 scheerborden, is een van die Schotse treilers die regelmatig vanuit Lochinver naar de visgronden rond Rockall trekt. Het vaartuig beschikt over een zwaar bepantserd achterschip, een halve opperhek en 2 nettenrollen boven het werkdek op een onderhek geplaatst om plaats uit te sparen op het werkdek.



Ook de BF 237 Copious (hier aangemeerd te Buckie) vinden we regelmatig terug in de wijde omgeving van Rockall. Een derde lier zorgt ervoor dat het vaartuig 2 netten tegelijk kan trekken.

naast elkaar (*twin-rig*) vanop hetzelfde schip. De meeste schippers trekken liever tijdens de zomer naar de gronden ten westen van Rockall, maar ze vangen meer vis in de winter. Stormen kunnen er dan evenwel zo hevig woeden dat wie anders niet bang is om met windkracht 9 te vissen, het daar niet meer aandurft met windkracht 7!

Maar goed, schippers die het daar zien zitten, verkopen momenteel hun schip en bouwen een nieuw van minstens 40 meter lang. De eigenlijke visgronden vind je vanaf de noordkant van de Shetlandeilanden in een halve boog, 630 km van de Britse westkust, de Atlantische Oceaan in en uitkomend ter hoogte van Zuidwest-Ierland. In het noorden van dat gebied is het water koud; in het

**'Nu de Vlaamse IJslandervaring mog niet helemaal verloren gegaan is, is het nog mogelijk om deze toe te passen op deze nieuwe visgronden. Want een ding staat vast: wie er de kat uit de boom kijkt komt gegarandeerd te laat.'**

zuiden (door de Golfstroom) warm. De schipper moet men dus kennis hebben van de diepte waarop de verschillende vissoorten zich voortbewegen. Omdat zeeduivel (lotte) het bijvoorbeeld liever wat kouder heeft dan warm, leeft die soort op de zuidelijke visgronden tweemaal zo diep als op de noordelijke. In de noordelijke gronden beweegt de zeeduivel zich voort in 100 meter diep water terwijl de zwarte heilbot zich liever 30 meter lager ophoudt. De meeste gegeerde rondvissoorten zoals kabeljauw, schelvis en koolvis bevinden zich niet dieper dan 70 meter.

Niet gequoteerde, maar ook nog niet altijd door het publiek aanvaarde vissoorten, zijn o.a. zwarte heilbotten, witte en blauwe lengen, siki (Portugese zeehondjes = een soort haaien), gaffelbaarden, argentinjen (= de diepwatersoort van de wijting), rondneusgrenadiers en de toch wel bekende doraden. Blauwe leng wordt massaal opgehaald tijdens de maanden maart en april. De meeste diepwatersoorten hebben een broos gratingestel zodat een zorgvuldige behandeling nodig is, wil men de vis onbeschadigd op de markt brengen. Zwarte heilbot wordt hoofdzakelijk ten westen van de Shetlands gevangen.

De door het publiek niet gegeerde vissoorten worden door de visverwerking omgetoverd tot fishsticks, visbrochetten en visburgers waarbij de consument de oorspronkelijke vorm van de vis niet herkent. Al deze soorten vinden op die manier een markt. Sommige worden in de UK verwerkt, andere vinden afnemers in Denemarken, sommige soorten worden direct overgebracht naar vismijnen in Spanje en Portugal. Diepwatersoorten hebben het na-





Onder het logo Mariscos de Escocia (zeeproducten uit Schotland) rijdt deze truck voortdurend heen en weer tussen het Schotse havenstadje Gairloch en de Spaanse vismijnen met ongequoteerde species.

deel dat ze zich niet zo veelvuldig voortplanten en ook nog eens traag groeien. Ze hebben dus vele jaren nodig om volwassen te worden. Daarom wordt gevreesd dat bij hevige bevissing ook hier

snel internationaal maatregelen zullen worden getroffen om de visserij aan banden te leggen. Daarom bouwen de Schotse treilers ook daar een *track record* op, zodat ze daar later op basis van

verworven historische rechten blijvend van de partij kunnen zijn.

### Deelnemers

Landen die in die visgebieden rechten laten gelden zijn IJsland, de Fär Öreilanden en de UK. Vooral de Fär Ör voert er een agressieve politiek. Denemarken heeft er als patroonland van de Fär Ör ook een rol te spelen. Te verwachten valt verder dat ook het aantal Noorse treilers er zal toenemen.

Omdat de Europese quotaregeling voor de Belgen al even problematisch is, vragen wij ons af waarom een aantal Vlaamse reders in dit nieuwe pioniersgebied niet aanwezig zijn. Nu de Vlaamse ijslandervaring mog niet helemaal verloren gegaan is, is het nog mogelijk om deze toe te passen op deze nieuwe visgronden. Want een ding staat vast: wie er de kat uit de boom kijkt komt gegarandeerd te laat.

Tekst en foto's Daniël Pots



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  |
| - slibwaywerken       | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk   | - plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren           |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling                        |
| - kraanverhuur        | - <b>STEEDS! BEREIKBAAR per semafoon : 07/ 32 99 57 1</b> |







## Vier op een rij

Bij Vandierendonck, het bekende vissersgeslacht van de oostkust is men al enige maanden in opperbeste stemming. Dat maakt dat de foto hiernaast dan wel in september genomen mag zijn, hij blijft bijzonder actueel. Trots poseert hierop het mannelijke viergeslacht Vandierendonck. Van links naar rechts: de 80-jarige overgrootvader André (Beste Mutse) Vandierendonck, oud-reder van de Z 546, vader Jan Vandierendonck (30), grootvader Frans (Mutse) Vandierendonck en de jongste aanwinst Nick (° 16 april 1997).



### Oostende-radio blijft actief

Het kuststation Oostende-radio werd op 1 april samen met de Radio Maritieme Diensten overgeheveld van Belgacom naar de Marine. De dienstverlening van Oostende-radio blijft daarbij 24 uur op 24 verzekerd: de medewerkers blijven bestendig bereikbaar via de bekende radiogolven en via het telefoonnummer 059 / 70 24 38. Het station dat, zoals genoegzaam bekend, voor radioverbindingen met schepen zorgt is ook te faxen op nr 059 / 70 13 39.

### O O S T D U I N K E R K E

#### Naer Island toe.

Nog tot 22 februari kan je terecht in het visserijmuseum van Oostduinkerke om er de fototentoonstelling 'Naer Island toe' te bekijken. In een tiental vergrote foto's wordt een afscheid getoond van IJslandvaarders die in 1912 uit Duinkerke afvoeren om maandenlang de zeeën rond IJlsand te bevissen. Ontroerende documenten die de uitstap naar Oostduinkerke weer eens tot en aanrader maken.

### Z E E B R U G G E

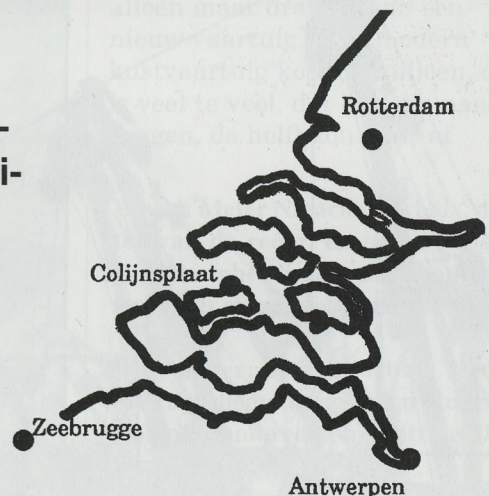
#### Maritiem Themapark zoekt vissersvaartuig

De initiatiefnemers van het Maritiem Themapark in de oude vismijn te Zeebrugge delen mee dat ze uitkijken naar een vissersvaartuig om hun collectie in het drijvend schepenmuseum uit te breiden. Vandaag liggen daar al het lichtschip 'De Westhinder' en de Russische onderzeeër Foxtrot. Daarnaast zijn er een aantal vaartuigen die de animatie verzorgen. Met een catamaran kan een korte zeerit gemaakt worden en de salonboot 'Euroline' verzorgt havenrondvaarten. De 'Hurricane' zorgt ervoor dat lijnvisserij van sportduikers aan hun trekken komen. In het vissersvaartuig dat het themapark wil aantrekken zou een tentoonstelling uitgebouwd worden 'rondom het leven en de problematiek van de visserijsector'.

## kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

## Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

Tel 00 31 11369 5383 - (F. Lokerse) - Fax 00 31 11369 5229



# 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**

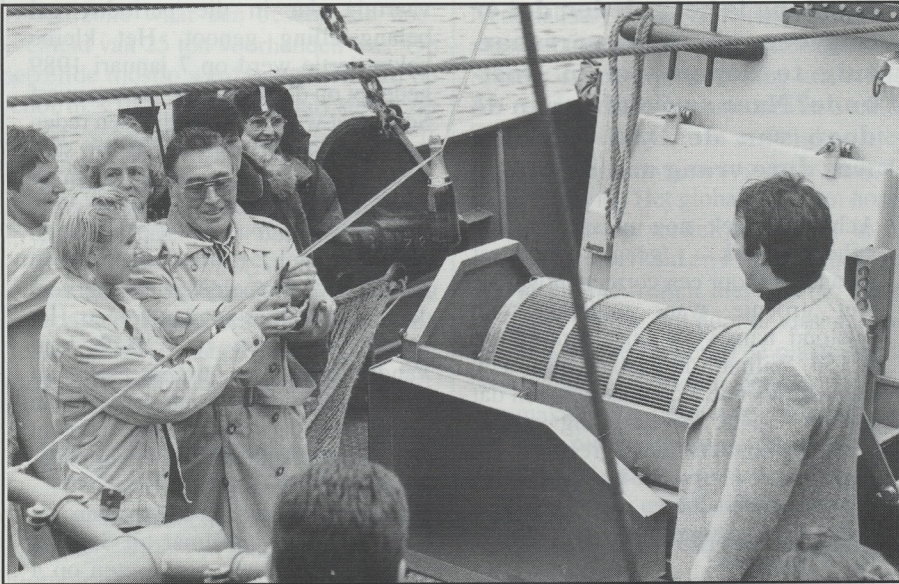
**Kustlaan 176 te Zeebrugge**



- lage verzekeringspremies; franchise 150 bef per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.



# Z.82 werd O.82 Nautilus



Het was geen feestweerdag dat Rudy en Liliane Barbaix hun nieuwe vaartuig O.82 Nautilus lieten dopen. Het polyvalente kustvaartuig werd vier maanden geleden al ingevaren door het duo Dirk Claeys en Danny Gevaert als Z.82 Nautilus. Het verhuisde nu naar Oostende.

Rudy Barbaix zit reeds van kindsbeen in de visserij. Na visserijonderwijs in de Oostendse Paster Pypeschool trok hij als 15-jarige knaap met de O.177 *Mijn Droom* van vader Pierre ter visserij. In '78 kocht hij zijn eigen vaartuig, de O.520 *Jill* dat hij twee jaar later overliet aan André Bogaert. Na enkele jaren op andere vaartuigen, ook een IJslander, gevaren te hebben, verwierf Rudy in '87 de O.211 *Christoph* waarvan hij tot voor enkele weken schipper-reder was. Enkele jaren geleden kon hij alleen maar dromen van een nieuw vaartuig. 'Een modern kustvaartuig kost 30 miljoen, dat is veel te veel, dat kan niemand dragen, de helft zou daar af



Boven: Meter Natacha Barbaix, dochter van de reder, en peter Constant Wynsberghe lieten de champagne tegen het stuurhuis knallen. (foto gw)

Foto onder: Rudy Barbaix (rechts) met zijn bemanningsleden stuurman Roland Lambrecht en matroos Denis Barbaix. (foto gw)

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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



moeten,' zei hij enkele jaren geleden nog in een gesprek met ons blad (HVB 7 okt. 1994). Ondertussen is het er toch van gekomen. Hij greep de kans om de kant en klare Z.82 Nautilus over te nemen in ruil voor zijn O.211 en een fikse som er bovenop. Op zaterdag 11 oktober was het zover. Gewezen garnaalvisser en oud-reder van de O.100 *Emilie*, Constant Wijnsberghe, en de 18-jarige Natacha Barbaix hadden hun meter- en peterschap in betere omstandigheden kunnen uitoefenen. Maar er zat niet anders op dan voor de doopplechtigheid de onweersbuien te trotseren. Aalmoezenier Dirk Demaeght zegende het schip in. Daarna vluchtten de genodigden naar de overkant van de Baelskaai om in de Jolly Sailer te toosten op de nieuwe aanwinst. Voor de bouw en de voorgeschiedenis van de O.82 verwijzen we naar het ons juni-nummer. (gw)

## Steekkaart O.82

27.03.97: zeebrief en visvergunning 154 afgeleverd aan Z.82 Nautilus. Eig.: BVBA Saint-Antoine, Monnikenwerve 25, 8000 Brugge  
L.o.a.: 18,14 m. B.o.a.: 5,51 m.  
Br.: 55 - Nt. 16. Motor: Mercedes, 300 pk - 221 kW  
Werk: Scheepswerf van Zelzate en BSM, Breskens  
11.10.97: O.82 Nautilus gedoopt in Oostende  
Eig.: Rudy en Liliane Barbaix

## Acht jaar wachten op doop van nieuw Oostends vissersvaartuig

**Hoe lang is het geleden dat er nog een nieuw vissersvaartuig te dopen viel in Oostende? Naar aanleiding van de doop van de O.82 Nautilus was deze vraag aan de orde.**

Achteraf bleek nog maar eens dat geheugenwerk geen houvast garandeert voor een correct antwoord. Het groepje waar ondergetekend bijstond nam voor juist aan dat de O.154 Wilmar de laatste was. Uw dienaar meende zich te herinneren dat nadien nog de tewaterlating van de Z.98 bij Seghers plaatsgreep en dat doop van de kleine O.64 ook ergens in die periode te situeren was. Thuis kon ik het even rustig uitpluizen.

O.349 vergeten  
De tewaterlating van de Z.186 Shannon bij Idp op 5 oktober 1991 en van de Z.98 Op Hoop van Zegen bij Seghers op 1 december 1990 moeten we buiten beschouwing laten. Beide vaartuigen werden immers in Zeebrugge gedoopt. Daarna vinden we de O.349 Lady, een

vaartuig dat in die periode veel belangstelling genoot. Het kleine hekreilertje werd op 7 januari 1989 gedoopt op de Oostendse scheepswerf Scap. Het was om meer dan één reden een bijzonder schipje. Klein van stuk (niet eens 17 meter) maar wel naar Frans model gebouwd voor de grote vangstcapaciteit van de tweelingnetten. Bij de doop werd roekeloos voorspeld dat er nog veel dergelijke bootjes zouden volgen. Het is de peter van de O.349 Jean Vandecasteele (nu burgemeester van Oostende) duidelijk beter vergaan dan het vaartuig dat vier jaar later verkocht werd. Het vaart nu als Katwijker onder Belgische vlag (O.349 Wilma).

De tewaterlating en doop van de hekreiler O.154 Wilmar bij Seghers viel een jaar vroeger, te weten op 4 juni 1988.

Blikken we nog een jaar verder terug dan vinden we de dopen van de O.82 St.-Antoine en de kleine garnaalkotter O.64 Black Jack in hetzelfde weekend (14 en 15 maart) terug. Eerder in het jaar, op 31 januari, werd de hekreiler O.316 Aegir bij Idp gedoopt. (gw)

Jean Vandecasteele: acht jaar geleden peter van de O.349 en nu burgemeester van Oostende. Op de foto ex-burgemeester Julien Goekint, Jos Praet, ir. Blomme, meter Jenny Caulet en peter Jean Vandecasteele. (foto gw)



# EURO DIESEL (ANTWERP) NV

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

Zwarte Weg 1, Haven 343

2030 Antwerpen

Tel. (03) 541 50 11

Fax (03) 541 55 46



### Tong- en scholgebied gesloten

Met ingang van 19 oktober is de visserij en de aanvoer van tong door Belgische vaartuigen uit Ices-gebied VIIe (Westelijk Kanaal) verboden. Het gaat hier om een visserijzone waar een bescheiden hoeveelheid van 25 ton voorhanden was. Op hetzelfde tijdstip werd ook de visserij op schol in VIIf,g (Bristolkanaal) stopgezet omdat scholquotum van 370 ton is opgevist.

☒ QUOTARUIL - Enkele weken geleden is op de valreep een quotaruil afgesloten tussen Ierland en België. In ruil voor 25 ton zeeduivel in Ices-zone VII krijgen onze vissers 50 ton schol in gebied VIIa (Ierse Zee). Het scholquotum (320 ton) was er eind september nagenoeg opgevist.

### Ruil van langoustines voor tong, schol en kabeljauw

Onze vissers hebben hun tongquotum nog wat aangedikt na een moeizaam verlopen quotumruil met Nederland. Nederland had de langoustines nodig omdat het quotum al meer dan opgevist was. België wilde vooral tong uit de Noordzee in de plaats. Uiteindelijk kregen onze noorderburen 100 ton Noorse kreeftjes. In ruil moesten zij 13 ton Noordzeetong uit de Nederlandse reserve en 25 tong, 40 ton schol en 20 ton kabeljauw uit de Ierse

Zee afstaan.

### Spanje kan Nederland, Frankrijk en Duitsland aan horsmakreel helpen

Nederlandse, Franse en Duitse hektreilers zitten stilaan zonder horsmakreelquotum. Spanje, dat bij zijn toetreding een tot de EU een horsmakreel-quotum van 31.000 ton kreeg toegewezen in westelijke wateren, heeft zijn quotum nog maar gedeeltelijk opgevist. Het globale quotum horsmakreel in de westelijke zone's is al opgevist. Nederland en Frankrijk hebben al wat kunnen ruilen met Spanje, maar lang niet genoeg om door te vissen. Probleem is wat je ervoor in de plaats geeft. Nederland wil desnoods betalen voor de horsmakreel. De oplossing zou een ingewikkelde ruiloperatie zijn waarbij ook ons land betrokken is.

### Nieuwe vangstbeperkingen

De Dienst voor de Zeevisserij deelde een aantal aanvullende quotamaatregelen aan. Voor schol verandert er, aldus de brief, niets. De bijkomende vangstbeperkingen van kabeljauw in de westelijke wateren komen te vervallen. De tongaanvoerbeperkingen in deze westelijke wateren zien er voor de periode tussen 1 november en 31 december als volgt uit. Voor vissers-

vaartuigen van 300 pk en minder: maximaal 12 kg per vol uur in VIIa; 5 kg per vol uur in VIIf,g; 7 kg per vol uur in VIId. Voor vissersvaartuigen van meer dan 300 pk: maximaal 20 kg per vol uur in VIIa; 6 kg per vol uur in VIIf,g; 14 kg per vol uur in VIId.

De toegekende hoeveelheden Noordzeetong periode 1 november - 31 december komt er voor de vissersvaartuigen met een motorvermogen van niet meer dan 300 pk als volgt uit te zien. In de icesgebieden II, IV (Noordzee en Schelde-estuarium) wordt hen voor deze periode een hoeveelheid toegekend die gelijk is aan 7 kg vermenigvuldigd met het motorvermogen van het vaartuig, uitgedrukt in pk. De hoeveelheid tong wordt uitgedrukt in aanvoergewicht. De overbevising van de toegewezen hoeveelheid tong per vaartuig gedurende de periode januari-oktober wordt automatisch afgeboekt van de toegekende hoeveelheid voor de periode november tot eind december. De onderbenutting van de hoeveelheid tong per vaartuig gedurende de periode januari-oktober komt te vervallen. De overbevising van november-december zal afgeboekt worden van de aanhet vaartuig toegekende hoeveelheden tong in de Noordzee vanaf 1 januari 1998.

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

**NV NORTH SEA BUNKERS**

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

**Peraltastraat 9 - 8000 Brugge**

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

n.v. **NORTH SEA BUNKERS**   
belgium







## BRIEVEN

Brieven bestemd voor deze rubriek worden naar de redactie van HVB gestuurd: Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene.

Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de brievenfreeschrijver deelt.

Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren en in te korten.

### De ferry en Oostende

De Oostendse haven zou een soort 'luchthaven' moeten worden, maar dan voor ferry's, waar alle maatschappijen welkom zijn. Géén monopolie! De infrastructuur en de faciliteiten moeten ook door andere maatschappijen dan Holyman-Sally gebruikt kunnen worden. Alleen op die manier zal Oostende kunnen overleven.

H. de Bruin, R'dam

## Gepensioneerde kaderleden bieden visserij diensten aan

De vereniging 'Belgian Senior Consultants' (BSC) groepeerde een aantal gepensioneerd of bruggepensioneerd bedrijfsleiders, kaderleden en technici die bereid zijn om — onbezoldigd — hun ervaring, kennis en kunde, onder vorm van advies, ten gunste te stellen van bedrijven.

In de persoon van Guy Delhasse haalde de vereniging een man in huis die de visserij goed kent. In 1957 kwam hij bij de scheepswerf Béliard Murdoch terecht. Hij werkte er nog toen Béliard Polyship opgericht werd. Van beide werven was hij de directeur. Na het faillissement van dat laatste bedrijf was hij verplicht er een punt achter te zetten.

Delhasse: *'Ik ben ervan overtuigd dat BSC iets voor de visserij kan doen. In onze vereniging hebben wij bijvoorbeeld bruggepensioneerd rechtsadviseurs in maritieme zaken, een personeelschef van een groot bedrijf, manne de de produktie geleid hebben in de sector van de elektronica... Eigenlijk hebben wij zo'n beetje van alles. Reders die om een onpartijdig — en vooral onbaatzuchtig — oordeel verlegen zitten, doen er goed aan eens een belletje te geven. Wij kmen dan graag eens kijken en dat bezoekje kost ook niets.'*

Delhasse maakt zich sterk dat BSC reders kan adviseren bij sommige problemen op het vlak van machinebouw, electrotechniek, electriciteit, computerwezen, scheepsbouw, contactvoorbereiding, nazicht bij bestekken en investeringsprojecten.

Is dat alles dan geen oneerlijke concurrentie met de jongeren die wel degelijk nog verplicht zijn van op die vlakken enig geld te verdienen? Delhasse: *'Neen hoor. Werken doen wij zelf niet meer. Wij beperken ons tot het geven van advies. De rest laten wij maar al te graag aan de jongeren over.'*

Aanvragen kunnen gericht worden naar Belgian Senior Consultants, p/a Bedrijvenentrum, Lieven Bauwensstraat 20 te B-8200 Brugge.  
Tel.: (050) 45 60 60. Fax: (050) 31 37 34.

### Nederlandse promotoren kwaliteitslabel informeren Vlaamse visserijsector

Op initiatief van het Vlaams Visserij Informatiecentrum kwamen de Nederlandse promotoren van het kwaliteitslabel 'Silver Sealed' op 13 oktober de Vlaamse visserij informeren over hun initiatief. In de Nederlandse vismijnen van IJmuiden en Den Helder worden de vissers immers aangemoedigd om hun laatste vangsten telkens gescheiden van de rest van de vangst aan land te brengen. 'Silver Sealed' staat dus telkens voor een supervers produkt. Maar er is meer nodig om het label te mogen dragen. De waar moet gegarandeerd goed bewaard zijn is krijgt ook speciale aandacht in de opslag en de verpakking. Ook is er een

speciale verpakking: de zeevis wordt verpakt in speciale dozen van telkens 5, 10 of 15 kilo, voorzien van het label 'Silver Sealed'. Het Vlaams Visserijinformatiecentrum wijst erop dat het voor Vlaamse visveilingen interessant kan zijn in het Nederlandse project te stappen. In het kader van het Europese steunprogramma Pesca is er immers steun voorzien voor grensoverschrijdende initiatieven die de waar revaloriseren. Oorspronkelijk was door de Zeebrugse Visveiling aangekondigd dat ze mee zou stappen in het initiatief, maar uiteindelijk haakte de grootste Belgische vismijn af.

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



Het Antwerpse Kieldrecht is vroeger altijd een vissersdorp geweest. Maar vandaag zijn de meeste families die met de visserij op de Westerschelde een bestaan opbouwden, verdwenen. De alles inpalmende industrie heeft de visserij steeds verder het zee gat ingeduwd.

Maar ze laten sporen na, de Scheldevisseren.

# 1.000 kilo garnaal per dag. Uit de Schelde!



Petrus Praet (° 9 januari 1923) weet maar al te goed hoe het indertijd op de Westerschelde geweest is. Praet heeft dan ook verre wortels in dat soort visserij: hij heeft het over zijn voorvader Ludovicus Praet (1802), en ene vorige Petrus Praet (1825), de eerste garnaalvisser op de Westerschelde, dan volgt Petrus-Albertus Praet (1870) en vervolgens is er Albert. De man die we interviewen is diens oudste van vijf. Petrus ging met zijn jongste broer, Louis, in de visserij. Drie andere zoons van Albert en twee dochters verkozen een leven aan de wal.

Ook de zoons van Petrus (Willy en Peter) hebben eerst op de Westerschelde gevist. Nu zijn ze overgeschakeld op de kustvisserij. En ook Rudy, de zoon van broer Louis, stapte ook al in de visserij.

We zegden het toch: ze laten sporen na, die Scheldevisseren.



In 1935 werd Petrus twaalf, en dat was toentertijd de leeftijd waarop je kennis maakte met het echte leven: werken en er zodoende voor zorgen dat de familie onderdak en eten heeft. Petrus spreekt dan ook nog altijd met respect over zijn vader: *'Het moet voor hem dikwijls hard geweest zijn, zo alleen aan boord. Allemaal zware arbeid: trekken en sleuren op een boot waar niet het minste comfort was, zelfs geen stuurhut om te schuilen.'*

Daarmee hield het niet op: *'De garnaalvangst, soms tot 120 kg, werd door vader met de fiets naar Lokeren gebracht.'*

Het begin van de dertiger jaren waren slechte tijden voor de arbeider: werkloosheid, armoede en een oorlog die zich al van verre aankondigde. *'Vader Albert probeerde het in '28 nog op de baggerboten, maar in het begin van 1930 werd het ook daar erg stil. Aan moeder vroeg hij dus hoeveel geld er in de spaarpot zat en het paar besloot een eigen garnaalschuit te bouwen. Dat werd de CLN 18 'De Vijf gebroeders' (CLN staat voor het Nederlandse Clinge). De schuit kreeg een motor van 6 pk, en de Emma-haven in Nieuw-Namen (nu ingepolderd) als thuishaven.'* Petrus was achttien toen de familie in Kieldrecht kwam wonen, het jaar ook dat men thuis besloot de schuit te renoveren. *'Het was 7 december 1938. Op de werf in Kruispolder splitsten ze het vaartuig in vier stukken. In de lengte kwam er 5 meter bij en het schip werd 4,5 meter breed. Vader betaalde er 2.550 gulden voor. En er kwam een sterkere motor bovenop.'*

### Vissen op de rivier

Er mocht mist hangen, het mocht duister zijn, het mocht zijn wat het wilde, Petrus en broer Louis zijn altijd uitgevaren. Zij kennen de Schelde erg goed en de scheepvaart was er in die tijd ook minder druk. En zij vergaten vaders raad niet: *'Als je niet meer weet waar je ergens op de rivier zit, moet je stoppen en vooral geen dommigheden doen.'*

Op die rivier werden hoofdzakelijk garnalen gevangen. Petrus: *'Vader gebruikte daarvoor een stoknet van 4 meter breed. Het schip had*

*een motor van 6 pk. Maar wekelijks hadden wij ruim 300 kg tong. Het gebeurde dat we op één boeilengte een sleep van 40 kg tongen maakten, vis van anderhalve hand groot! In de oorlog hebben we dagen gekend waarop we in zeven uur vissen 1000 kg garnalen in de netten kregen. Zo'n hoeveelheid vangen was één zaak, maar ze klaarmaken was nog iets anders en dat alles op dat kleine schuitje.'*

### Oorlog

Bij het uitbreken van de oorlog ging de familie intuïtief op de vlucht. Bij nader inzien kwamen ze ook snel terug. Omdat vissers voor de voedselvoorziening zorgden kregen ze van de Duitse bezetter bonnen voor brandstof en de toelating om op de rivier te vissen. *'Vanuit de coöperatie in Antwerpen kwam een boot de vangst ophalen. Voor wat de visserij betreft waren het goede tijden: er was een maand waarin we 12 ton garnaal vingen. Ook hadden we een gloeikop Kromhoutmotor van 30 pk en 390 t/min op de*

*schroef laten plaatsen. Aan dat motortje hebben we veel plezier gehad. Met onze 30 pk liepen we alle andere vissers voorbij en de hele oorlog heeft het zonder enige averij gewerkt.'*

### Goede jaren

In 1948 trouwt Petrus met Yvonne Bleyenbergh uit Nieuw Haven (Klein Zeeland), afkomstig uit een familie die ook weet wat garnalen en tongen zijn. Grootvader vond tegelijk dat hij genoeg gewerkt had en wilde zijn schuit wel verkopen. Voor Petrus was het een buitenkans en voor 100 000 frank werd hij reder-schipper. En een buitenkans was het, want in maart 1948 begon hij als eigenaar te werken en op 25 september 1948 was het vaartuig al afbetaald.

Er werd gevist en met succes. Praet: *'Wij gingen de Schelde op tot Doel, zelfs tot op de hoogte waar nu de Berendrechtsluis ligt. Mei en juni waren ideale maanden voor de tongenvisserij. Denk maar niet dat ik nu over de voorgaande eeuw spreek: in 1970 hebben mijn*

## 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

Zaakvoerders:

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

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

Ploegbazen-sorteerders:

Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene. Tel.: 059/ 32 49 00 // GSM 075/ 34 18 18

Jan Trotteyn, Nieuwe Steenweg 71, 8377 Zuienkerke.

Tel.: 050/ 42 43 67 // GSM 075/ 83 19 75



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





**Petrus Praet voor een schilderij van zijn K 8 'Yvonne' waarmee hij de Schelde bevoer.. Of die vis daar gezond is? 'Bekijk mij eens. Zie ik er slecht uit? Komt het kwik langs mijn oren naar buiten? Wil je noteren dat dagelijks Scheldevis eet.'**

*zonen met één sleep nog 300 kilo tong in het net gekregen. Na de oorlog haalden we ook veel paling boven. Mannen die hun rieten manden hadden uitstaan haalden toen tot 5.000 kg per week.'*  
 Toch moeten we ons vooral geen al te idyllisch beeld maken van dat visserijgebeuren. *'Het was niet zo dat men de netten maar moest uitzetten en dat die flink gevuld met garnaal en vis bovengehaald werden. Ik kan stroken aanwijzen waar we in 1950 massa's garnalen bovenhaalden en dan plotseling niets meer en dan op een dag in 1982 haalden we op een kwartier tijd in diezelfde zone weer eens 800 kg garnalen op. Nog zo een: in februari zit er geen garnaal in de Westerschelde, het is dan veel te koud en toch halen we in februari '75 zomaar eens 400 kg garnalen op! De natuur is niet te voorspellen. Het is zoals mijn grootvader het zeide: je mag honderd jaar vissen, elke dag is anders'.*

### De tijden veranderen

*'Men heeft het altijd over de verontreiniging... Weet je wat: op de Schelde zijn d baggeraars de grote milieuvernieters. Als zo'n baggerboot langskomt is heel de bodemgroei voor jaren verdwenen. Vissen en garnalen gaan dan andere*

*gebieden opzoeken.'*  
 Met de indijking van de 'Braakman' en de sluiting van de haven van Boekhoute ging de belangrijkste thuishaven van de Oostvlaamse Scheldevisser dicht. Petrus zoekt daarom eerst Walsvoorden op, dan volgen Terneuzen en Breskens. Andere Scheldevisser zakken zelfs af naar Zeebrugge en Nieuwpoort. Uit pure noodzaak is Petrus ook nog buiten de Westerschelde gaan vissen, klandestien als het ware, langs de kust. Oogluikend liet men dat toe omdat er drie bemanningsleden aan boord waren. Dat oogluiken werd ook gestimuleerd doordat men er in de administratie van uitging dat de Scheldevisser zo langzaam aan tot de folklore gingen behoren.

In 1980 stopte hij ermee, hij was toen 59. Praet: *'Het werd teveel, zwaar was vooral die dagelijkse verplaatsing van Kieldrecht naar Breskens. En dan drie tot vier keer per week met garnaal naar de kust en naar Antwerpen. Er waren nachten dat drie, vier uren slapen luxe was.*

In dat jaar nemen zonen Willy en Peter de K8 'Yvonne' over (die Petrus in '67 had laten bouwen op de werf de Klerk in Kruispolderhaven) en laten het in 1987 op de scheepswerf 'De schroef' in

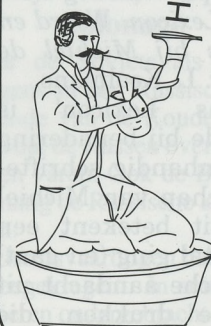
Sluiskil (Nederland) ombouwen. In 1989 verkopen ze de K8 aan Louis, broer van Petrus, die het schip 'Aquarius' doopt. Peter en Willy willen nieuw materiaal onder de voeten, en laten in Zaan-dam het casco bouwen van de 24 meter lange 'K13 Morgenster'. De afwerking gebeurt op de werf 'Welgelegen' te Zoutkamp in het Nederlandse Groningen. Petrus wil daarover iets kwijt: *'Ondanks de grootspraak over het Europa zonder grenzen, konden mijn zonen geen subsidie bekomen omdat het vaartuig in Nederland gebouwd werd. De Scheldevisser vallen al eens meer tussen twee stoelen. In Breskens zijn we de Belgen en in België zijn we de Hollanders. Ik zelf ben geboren in Merdonk, in een huis dat vooraan op Belgisch grondgebied stond en achteraan in Nederland lag. Maar ik heb hoe dan ook de indruk dat we in België veel strenger gecontroleerd worden. De Hollanders hebben meer begrip voor onze situatie.*

*De slotvraag brandt al enige tijd op onze lippen. Is die Scheldevis eigenlijk wel gezond? Het antwoord is zonneklaar: 'Bekijk mij eens, zie ik er slecht uit? Komt het kwik langs mijn oren naar buiten? Ik eet altijd Scheldevis en voel er mij goed mee'.*

Juul De Vocht

**'Binnen tien tot vijftien jaar zullen er nog twee grote ordes van ondernemingen bestaan: enerzijds de multinationals die in aantal en omvang zullen toenemen en anderzijds nieuwe kleine bedrijven die in handen zullen komen van de multinationals eens zij tot middelgrote ondernemingen zullen zijn.'**

Luc Sillis op het panelgesprek 'Uitdagingen na het jaar 2000' ingericht door de West-Vlaamse afdeling van het Verbond van Kristelijke Werkgevers en





# BOEKBESPREKINGEN

## Blauwpijpers

Onlangs is bij Uitgeverij De Alk, in de serie 'Nederlandse Rederijen', 'De Nederlandse Blauwpijpers' verschenen. Auteur is G.J. de Boer.

Het machtige Engelse scheepvaartbedrijf van A. Holt & Co, beter bekend als de *Blue Funnel Line*, richtte in 1891 een Nederlandse dochtermaatschappij op. Deze onderneming, de *Nederlandse Stoomvaart Maatschappij Oceaan (NSMO)*, begon, in concurrentie met andere, een lijndienst tussen West-Europa en Oost-Indië. Tot cargadoor van deze nieuwe dienst werd *Meyer & Co's Scheepvaart Maatschappij* aangesteld, die al eerder (vergeefse) pogingen had ondernomen een dienst met stoomschepen te openen naar de Oost. Na een onderbreking van drie jaar waarin de Nederlandse 'Blauwpijpers' (zo genoemd naar hun opvallende blauwe schoorsteen) een lijndienst naar het Verre Oosten onderhielden, kwamen ze terug in de vaart op Indonesië. Hieraan kwam in 1978 een einde, nadat alle NSMO-schepen onder Engelse vlag werden gebracht.

In dit historische overzicht komen niet alleen de 70 Blauwpijpers aan bod, maar ook de 6 zeilschepen van Meyer & Co en de 7 schepen van de Stoomvaart Maatschappij 'Insulinde'.

Op het bekende groot Alkformaat (A4), harde kaft, een omvang van 216 pagina's, geïllustreerd met ruim 450 zwart/wit foto's en 18 unieke kleurenfoto's is het boek verkrijgbaar bij de grotere boekhandels (ISBN 90 6013 939 9) voor 89,90 gulden.

In België worden de publicaties van De Alk verspreid door Uitgeverij Agora in Aalst Tel 053/78.87.00.

## Lexicon

Eind mei verscheen bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers 'Het Zeemans Lexicon. Woord en woordbetekenis bij Michiel de Ruyter' door dr. L. Koelmans.

Het 'Zeemans Lexicon' is gebaseerd op de bij benadering volledige, eigenhandig schriftelijke nalatenschap van Michiel de Ruyter. Dit betekent een voordeel: meestal ging (en gaat) de taalhistorische aandacht uit naar de oude drukken, die

evenwel maar al te vatbaar waren voor ingrepen in de veelal niet bewaarde originelen van de auteurs. Men ontmoet hier dus De Ruyter zelf. De brieven en journalen laten o.m. zien hoe De Ruyter, van huis uit dialectspreker en man van weinig schoolse ontwikkeling, omging met het groeiende bovengewestelijke Nederlands. Voor ieder die belang stelt in het taalverleden en in de geschiedenis van de oude zeevaart vormt dit Lexicon een rijke bron. Het wemelt er uiteraard van woorden en uitdrukkingen die betrekking hebben op de oude zeeschepen en op de oude zeilvaart. Dr. L. Koelmans is neerlandicus, met 17de-eeuwse Nederlands als specialisatie.

Het 'Zeemans Lexicon', een 192 pagina's tellend boek (ISBN 90.6011.971.1) uitgegeven door Walburg Pers kost 69 gulden, gelet op de gespecialiseerde inhoud, echt niet duur.

## Autobiografie

'*Seafaring, A Chosen Profession*' is een autobiografie van A.F. Dickson. Het bevat de avontuurlijke en succesvolle loopbaan van de auteur die het van kadet bij de Britse Koopvaardij over reserveonderofficier tijdens de oorlogsjaren bij de Royal Navy tot kapitein bracht en later zelfs tot topman bij de Shell-groep. Hoewel het boek de persoonlijke belevenissen van de schrijver behandelt, bevat het tal van evoluties die de maritieme wereld van vandaag hebben bepaald. Zo was Dickson betrokken bij het ontwikkelen van de 'Single Point Moorings', het overladen van ruwe olie op volle zee, het opzetten van 'traffic separation zones' in drukke vaargebieden enzovoort. Bovendien zal de lezer een glimp opvangen van de tijdgeest van de jaren vijftig en zestig en zal hij zich realiseren hoe sterk deze in contrast staat met de huidige 'moderne' zeevaart.

Na zijn carrière als directeur van *Schell International Marine Ltd* vervoegde hij de *Northern Lights Board*, een manier om na zijn opruiming de band met de zee te behouden.

'Seafaring, A Chosen Profession' is prettige en spannende lectuur, garant voor enkele uren maritiem leesplezier. Het boek is een uitgave van John Donald Publishers Ltd, 138 St. Stephen Street, Edingburgh EH3 5AA en kost £14.65 (ISBN 0-86976-456-7).

## Titanic

Het zinken van de Titanic op 15 april 1912 in de ijskoude wateren van de Noordelijke Atlantische Oceaan hield de wereldpers indertijd wekenlang in de ban. Op het ogenblik van de tragedie was dit meest luxueuze schip ter wereld aan haar maidentrip toe. Aan boord bevond zich een selectie van de samenleving, van de allerrijksten tot de arme emigrant die in Noord-Amerika een beter leven ging zoeken.

Meer dan 1.500 passagiers en bemanningsleden overleefden de ramp niet. Sindsdien heeft de 'Titanic' het onzinkbare schip dat op haar eerste reis tussen Southampton en New York ten onder ging, de verbeelding van menigeen aangesproken. Honderden boeken werden erover geschreven, succesfilms gedraaid. Rond het Titanicgebeuren ontstonden talrijke verenigingen, zoals de *Titanic Historical Society* en de *British Titanic Society*.

Dave Bryceson zet met zijn boek '*The Titanic Disaster, as reported in the British National Press April-July 1912*' de traditie verder. Wel moet worden onderstreept dat dit boek een toch wel nieuwe invalshoek gebruikt om de 'Titanic Disaster' te belichten. Zo komen de commentaren van de eerste uren aan bod, maar ook de allereerste pogingen om het zinken te verklaren. Onder de talrijke werken over de 'Titanic' is dit boek heel zeker één van de interessantere omdat het een verzameling bevat van de allereerste persreacties die zuiver bleven van alle speculaties en theorieën die later rond het vergaan van dit 'onzinkbare' schip ontstonden.

'The Titanic Disaster', as reported in the British National Press April-July 1912' werd uitgegeven door Haynes Publishing, Sparkford, Near Yeovil, Somerset BA22 7JJ, England. Het boek is uitgevoerd met een harde kaft en telt 312 pagina's. Het kost £14.99 exclusief verzendingskosten. (ISBN 1 85260 579 0).

Frank Neyts





Vinden de verdronken vissers nu eindelijk rust?

# Bij het wrak van de Gaul

**IN AUGUSTUS VONDEN duikers in opdracht van de Britse TV-zender Channel 4 en de Noorse TV-zender NRK het wrak van de Gaul. Het lag in 50 meter diep water, op 70 zeemijlen van de Noorse noordoostkust. In HVB werd vroeger reeds aandacht besteed aan de mysterieuze verdwijning van deze Britse hekreiler H.243 Gaul. (\*) Tijd voor een actualisering.**

De *Gaul* (zie foto onderaan, 1.106 ton, 73 m lang, 13,5 m breed) werd te Lowestoft gebouwd in 1972 als de *Ranger Castor* voor de *Ranger Fishing Company (RFC)* uit North Shields. Het was het laatste in een rij van vier zusterschepen. Kort daarna werd de RFC opgenomen in de BUT (*British United Trawlers*) en verhuisde de vloot naar Hull. De *Ranger Castor* werd toen *Gaul* gedoopt.

Deze reeks hekreilers waren zo luxueus ingericht dat ze de drijvende Hiltons genoemd werden: ingebouwde meubelen, vloerbekleding, televisie, videorecorder, filmprojector, wasserij... Overbodige luxe? Niet als we weten dat een gemiddelde zeereis 100 dagen duurde.

Toen het schip in 1974 onverwacht verdween, waren er maar weinig die konden geloven dat zo'n stevig schip, zomaar had kunnen zinken, zelfs in het barre noorden. Daardoor komt het dat het verdwenen schip in 23 jaar nauwelijks uit

het nieuws geweest is.

## Laatste reis

De *Gaul* vertrok op 22 januari 1974 uit Hull, richting Noordkaap (Noord-Noorwegen). Aan het roer stond *Peter Nellist*, een zeer ervaren diepwaterschipper, die voor het eerst met de *Gaul* naar zee trok. Het lijkt wel een busrit te worden, want ter hoogte van het vissersplaatsje Bridlington werd nog een bemanningslid aan boord gebracht. Nog volk: onderweg werd een verstekeling ontdekt. Eigenaardig? Het gebeurde wel meer dat aan lager wal geraakte vissers op die manier probeerden aan te monstren. Het was voor hen de enige manier om nog aan vaart te geraken. Kregen ze als verstekeling geen loon, ze waren tenminste zeker van een slaapplek en voeding. Nog en tussenstop. Op de Noordzee kwam stuurman *George Petley* zwaar ten val. De treiler spoedde zich dus naar het Noorse Lodingen waar de gewonde stuurman op 26 januari aan wal werd gebracht. Het schip koos direct weer zee. Op 28 januari liep de *Gaul* vervolgens het Noorse Tromsø binnen om de uit Hull overgevlogen nieuwe stuurman, *Maurice Spurgeon*, aan boord te nemen.

Op 29 januari begon de treiler uiteindelijk te vissen. Er waren regelmatig positiemeldingen aan het begeleidingsschip *Orsino*. Er waren nog andere contacten: stuurman *Spurgeon* sprak bijna dagelijks met zijn collega op de H. 421 *Swanella*. In die gesprekken werd er nooit over moeilijkheden gesproken.

# de Gaul

Op 8 februari lag heel de daar aanwezige Britse vissersvloot op en neer te deinen in een storm met windkracht 9. Alle waren toen gestopt met vissen. Die morgen zei *Spurgeon* tegen *Brayshaw*, in een laatste gesprek, dat de *Gaul* dichterbij de Russische kust beschutting zou zoeken.

De bemanning van de *Swanella* zag de *Gaul* wegvaren. De treiler werd daarna nooit meer gezien.

## Zoeken

Elke Britse treiler, die boven de Noordkaap van Noorwegen ging vissen, moest om de 24 uur zijn positie doorgeven aan het begeleidingsschip *Orsino*. Op 9 februari deed de *Gaul* dat niet. Maar niemand maakte zich daar echt zorgen om. Het gebeurde wel vaker dat een treiler twee, zelfs drie dagen niets van zich liet horen... zeker als het veel vis ving en zijn positie niet wilde verraden. Op 10 februari verhevigde de storm tot windkracht 10 en zelfs 11. De zee werd opgezweept tot een kolkende massa met golven tot 12 meter hoog.

Alhoewel de *Gaul* de reputatie had niet te kunnen zinken, werd de rederij toch ongerust. Tegen de avond van 10 februari kregen de treilers van BUT de opdracht naar de *Gaul* uit te kijken. Later in de nacht werd een algemene zoekactie georganiseerd. Het in de nabijheid vertoevende Britse vliegdekschip *Hermes* coördineerde de actie. Tevens zochten het Britse fregat *Mohawk*, het Noorse fregat *Stavanger* en het Noorse visserijwachtschip *Andenes* mee. De volgende dagen werden 177.000 vierkante zeemijlen uitgekamd. Alle in het gebied vertoevende Britse treilers werden opgevorderd. De treilers kanden in groepen van zes het gebied af, op zoek naar het vermiste schip, naar wrakstukken of naar overlevenden in reddingsvlotten. Verschillende vliegtuigen van de Britse en Noorse navy overvlogen voortdurend de zee. Er werd niets gevonden. De zoekactie werd afgeblazen op 16 februari.

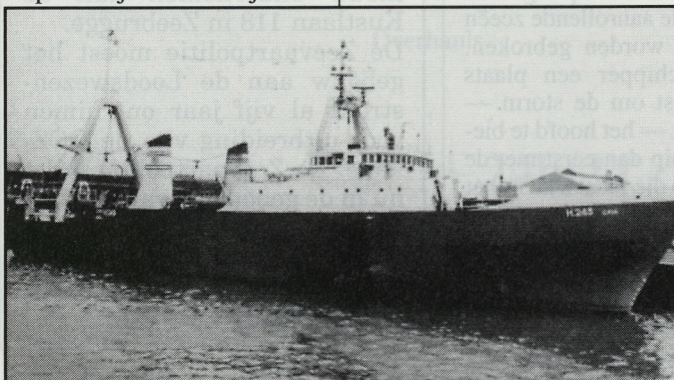
Te Hull kon men niet geloven dat het schip verdwenen was. Bij de toenmalige Britse premier, *Edward Heath*, werd aangedrongen verder te zoeken. Dat gebeurde ook: Britse *Nimrods* en Noorse helikopters zochten heel de Noordelijke IJszee af. Niets!

Stilaan begon men zich er te Hull neer te leggen dat het schip vergaan zou zijn. Tenzij ...

## Spionage

Tenzij... het door de Sovjets als spionageschip was opgebracht en ergens in een Russische haven vertoefde. 1974 was de periode van de Koude Oorlog. Algemeen werd aangenomen dat de Russen over de hele wereld spionagetreilers hadden varen. Ook de Britten hielden vanop hun treilers regelmatig de Russische kust en de vlootbewegingen in de gaten.

Sommige Britse vissersvaartuigen hadden daarvoor speciale apparatuur meegekregen. In sommige bemanningen waren Britse officieren ondergebracht zonder dat de vissers





ergens van op de hoogte waren. Zou de *Gaul*... De vraag werd opeens openlijk gesteld. Wat kon er gebeurd zijn indien de hekreiler door de Russen als spionageschip was geïdentificeerd. Zou het opgebracht zijn of... in de grond geboord?

De vele antennes van het moderne schip konden de Russen doen vermoeden dat het een spionageschip was. Enne... wie was de man die ter hoogte van Bridlington aan boord kwam? Zou dat een Brits officier geweest zijn? Overigens... wie was die zogezegde verstekeling? Het zijn vragen die de Hullse vissersgemeenschap tot vandaag doen twifelen. De rederij en de Britse overheid mochten zeggen wat ze wilden, die twijfel bleef.

*Stan Kent*, de Hullse nachtopzichter van de visserijdokken, verklaarde dat hij dikwijls heeft gezien dat marineofficieren apparatuur aan boord van vissersschepen brachten. Dit werd later overigens bewezen voor de hekreilers H.419 *Ross Illustrious*, eigendom van *Ross Trawlers*, en H.330 *Lord Nelson* van de rederij *Lord Line*, maar alle twee ondergebracht in BUT. Het werd evenwel nooit bewezen voor de H.243 *Gaul*.

Ook werd verwezen naar een voorval met de verdwenen Duitse treiler *Scharnhorst*. Het vaartuig werd in 1927, totaal verlaten, teruggevonden. Het zat vastgevroren in het pakijts ter hoogte van Kaap Kanin, aan de ingang van de (Russische) Witte Zee. De bemanning bleek opgesloten in een interneringskamp. De Britse overheid wees er dan weer op dat verschillende bemanningen van Britse treilers, die door de Russen voor (visserij)delicten werden opgebracht, steeds vriendelijk behandeld waren. Zo was er het geval van de zijdwinder GY 275 *Equerry* die door de Sovjets opgeleid werd. De bemanning werd geknipt, geschoren en hun werden gratis tanden verzorgd. Na betaling van de boete kon iedereen weer vertrekken. *William Brayshaw*, stuurman van de *Swanella*, verklaarde van zijn kant dat het in dergelijk weer onmogelijk was om een schip te enteren.

Voor nog meer verwarring zorgde de echtgenote van de verbannen Russische graaf *von Silvert*, die zelf een broer aan boord van de verdwenen treiler had. Zij beweerde dat een Deense radio bericht had dat de *Gaul* onder Russische escorte richting Murmansk getogen was. Later moest ze evenwel erkennen dat ze geen Deens verstond.

Hoe dan ook, veel families bleven hopen dat de mannen ergens in een gevangenis zaten. Toen in '74 een gedenkplaat werd onthuld weigerde een moeder er de naam van d'r zoon op te laten vermelden. Ze was overtuigd dat hij nog in leven was. Met kerstmis 1981 stuurden familieleden nog een aantal kerstboodschappen richting USSR. De meeste brieven kwamen als onbestelbaar terug. Een opgericht

comité verspreidde de mening dat de *Gaul* werd vernietigd door een Russische duikboot of... door een NAVO-duikboot om bewijsmateriaal te vernietigen. Men kon daarbij verwijzen naar vroegere gebeurtenissen, waaruit bleek dat de NAVO niet bang was over lijken — ook uit het eigen kamp — te gaan.

### Wrakstukken

In mei 1974 viste schipper *Arnt Olsen* vanop een Noorse walvisvaarder een reddingsboei van de *Gaul* op. Verschillende laboratoria onderzochten de vondst. De algen wezen er volgens sommigen op dat de boei niet lang in het water gelegen had. Lang in het water wil immers zeggen: veel algen. Een afleidingsmaneuver van de Russen? Later kwam men tot de bevinding dat de aanwezige algensoort zich dieper dan 17 m in zee niet ontwikkelt. Als de boei later van het schip loskwam, was het goed mogelijk dat er nog niet veel algengroei aanwezig was. Tegen het einde van september 1977 viste de LO 94 *Ella Hewett* de canvas van een dinghy op. Net toen men het zeil weer over boord wilde gooien, bemerkte de bemanning dat er 'Gaul Boat Cover' op stond afgedrukt. Het canvas werd overgebracht naar Hull. Daar drongen familieleden aan op een nieuwe zoektocht. De Britse overheid ging hier evenwel niet meer op in.

### Gissen

Ook de Britten hebben een Onderzoeksradaad voor de Zeevaart. Daar onderzocht men uiteraard uitvoerig wat er met de *Gaul* gebeurd was. De H.243 was bijzonder zeewaardig. Zelfs bij het omslaan zou het nog lange tijd blijven drijven door zijn fabrieksdek, dat als een luchtkussen zou werken. Tenzij dit fabrieksdek openstond natuurlijk. *Brayshaw*, die de treiler had zien wegvaren, verklaarde stellig dat dit niet het geval was. *Ernie Suddaby*, een vroegere schipper van de H.243, kon ook al zeggen dat de bemanning steeds angstvallig snel de deuren sloot van zodra het net leeg was.

Uiteindelijk werd het effect van grondzeeën onderzocht in samengang met het gedrag van schippers tijdens orkaanweer. Als een schip niet meer kan schuilen, kiest de schipper manoeuvres om de storm te weerstaan. Hij kan het schip doen meevaren met de wind en de aanrollende zeeën op zijn zwakkere achterdek laten neerslaan. Of hij kan het schip tegen de wind leggen terwijl de aanrollende zeeën door de voorsteven worden gebroken. Soms zoekt een schipper een plaats dicht onder de kust om de storm — letterlijk en figuurlijk — het hoofd te bieden. Hij laat zijn schip dan eerst met de storm meegaan tot op die plaats, keert het vervolgens en blijft uiteindelijk met de voorsteven in de wind en met draaiende motor, gelijk aan de kracht van de wind, ter plaatse liggen. Hierbij is het keren van het schip een zeer gevaarlijk moment. Het komt dan dwarszee te liggen en krijgt

een aantal golven midscheeps te verduren. *George Donaldson*, de ingenieur van de werf *Brooke Marine* uit Lowestoft, verklaarde dat, alhoewel de *Gaul* tegen alle weer was opgewassen, het best mogelijk was dat de hekreiler bij het keren, zich op de top van een golf bevindend, een golf midscheeps te verduren kreeg, op zijn zij kwam, en onmiddellijk nòg een golf te verduren kreeg die de hekreiler omsloeg en de dieperik inzoog. Nu we weten dat het vissersschip maar op 50 meter diepte ligt (\*\*), is die theorie zelfs heel aannemelijk. Op ondiepere plateaus werkt de zee bij storm veel meer naar de oppervlakte toe dan op diepere plaatsen. Heeft schipper *Nellist* dat indertijd over het hoofd gezien?

En grondzeeën kwamen er op 8 februari veel voor. Die middag kreeg de *Swanella* er bijvoorbeeld drie na elkaar te verwerken. Alle mannen aan boord waren daarbij gevallen en een constructie boven de stuurhut, vervaardigd uit staal van 7,5 mm dikte, werd geplooid als ware het blik.

Het onderzoek werd in oktober 1974 afgesloten: gekapseisd en vergaan, door een opeenvolging van zeer zware zeeën op het treildek toen het schip vrijwel dwars op de zee lag.

Hopelijk biedt de recente ontdekking van het wrak uitsluitsel en kan de bemanning in volle rust herdacht worden. Nog deze herfst zal Channel 4 in zijn programma *Dispatches* een documentaire weiden aan de *Gaul*. Geïnteresseerden volgen nauwgezet de programmering in hun wekelijkse TV-gids.

Daniël Pots

(\*) HVB #VII, 1994, p.37 / HVB #VIII, 1994, p.30 / HVB #X, 1997, p.37.

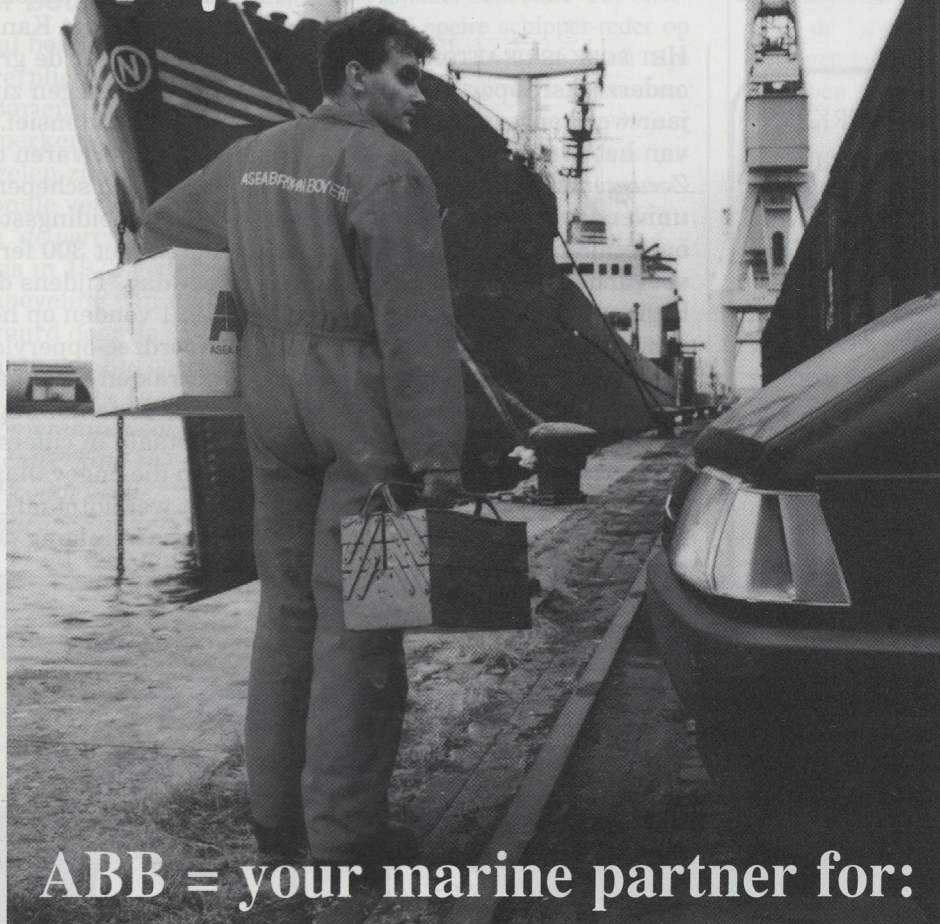
(\*\*) Eerst dacht men dat de de *Gaul* 270 meter diep op de bodem lag.

## Nieuw adres Zeevaartpolitie Zeebrugge

Half september heeft de Zeebrugse Zeevaartpolitie haar kantoren in de Loodswezenstraat verlaten en vond een nieuw onderkomen aan de Kustlaan 118 in Zeebrugge. De Zeevaartpolitie moest het gebouw aan de Loodswezenstraat al vijf jaar ontruimen voor uitbreiding van de OCZ-kade. De Zeevaartpolitie huist nu in de gebouwen van Fundex waar vroeger het verzekeringskantoor Westflandria en het uitzendbureau Randstand Interim gevestigd waren.



*Full power in service!*



# Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

**24h/24 - 7 days/7**

ASEA BROWN BOVERI SERVICE 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



# Rechtsregels voor bescherming van Noordzee gebundeld

In een lijvig boekwerk (734 blz) beschrijven prof. Frank Maes en wetenschappelijk medewerkster An Cliquet de complexe juridische problematiek van de bescherming van de Noordzee. In het 'Internationaal en nationaal recht inzake bescherming van de Noordzee' wordt het internationaal zee-recht gelieerd aan het internationaal milieurecht. De auteurs zien in het huidige visserijbeleid een trend naar duurzaam beheer en behoud van van de biologische diversiteit die tot uiting komt in een internationale regelgevingen.

mingsmaatregelen tegen de impact van menselijke activiteiten, ondermeer veroorzaakt door visserij en scheepvaart.

De scheepvaart is overigens niet de sterkste verontreiniger van de zee. Maar statistisch gezien behoort het verontreinigingsrisico in de Noordzee echter wel tot het hoogste ter wereld. Het zuidelijk deel, van het Kanaal tot de Duitse Bocht, waar de grootste Europese havens gelegen zijn, is bijzonder verkeersintensief. In de Straat van Dover varen dagelijks gemakkelijk 150 schepen door het verkeersscheidingsstelsel, te vermeerderen met 300 ferryverbindingen per dag. Tijdens de periode 1989-1991 vonden op het relatief kleine Noordzee-oppervlak (Kanaal, Skagerrak en Kattegat niet inbegrepen) 40 tankerongevallen plaats. Vertaald in cijfers vertegenwoordigen die ongevallen 8,6 procent van het wereldtotaal.

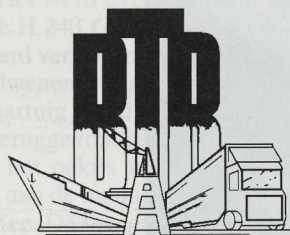
Verontreiniging door olie- en che-

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

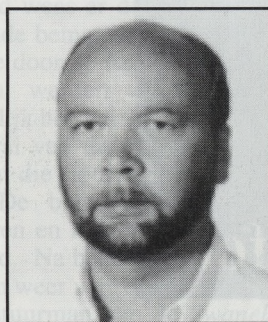
Maritiem

VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Secretaris



ZEEMANSBOND

**ABVV**

OOSTENDE - VEURNE -  
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27

Oostende

Tel.: 059/70 27 41

Fax: 059/70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176

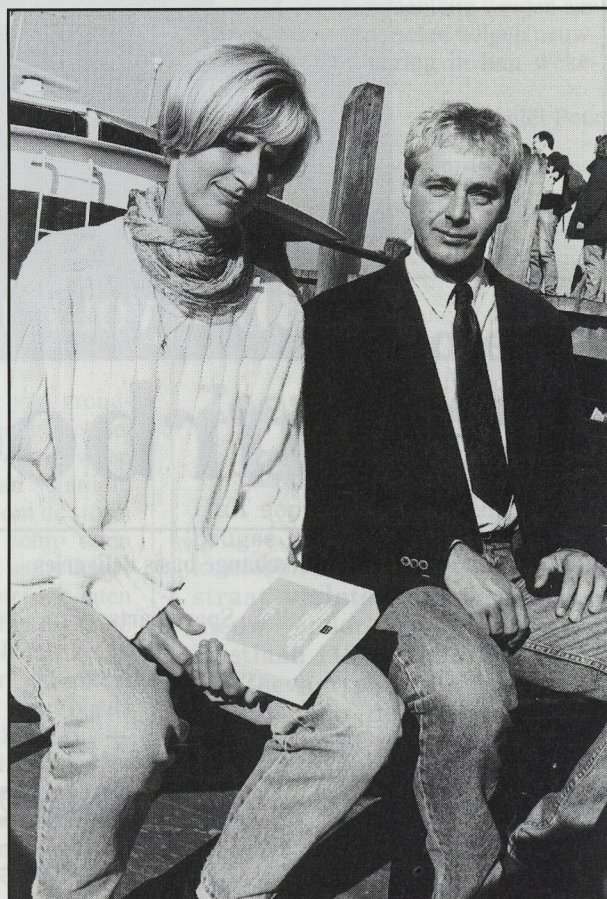
Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

HET BOEK IS DE UITDIEPING VAN EEN onderzoeksrapport dat eind vorig jaar werd opgesteld in het kader van het *Impulsprogramma Zeewetenschappen* van de Gentse universiteit. Het behandelt de verontreinigingsbronnen, de bevoegdheidsuitoefening, de rechtsbeginselen en de verdragen ter voorkoming en beperking van de Noordzeeverontreiniging. Het mariene milieurecht ten aanzien van de Noordzee is volop in beweging en evolueert naar strengere regelgevingen en beschermingsmaatregelen. Belangrijke internationale verdragen

zijn aan vervanging toe. Dat is reeds gebeurd met het *Verdrag van Oslo* (1972) over storten in zee en het *Verdrag van Parijs* (1974) over de verontreiniging afkomstig van het vasteland. Ze werden vervangen door het nieuwe *Verdrag van Parijs* (1992) over de bescherming van het mariene milieu van de Noordoostelijke Atlantische Oceaan. Het *Verdrag van Londen* (1972) zal worden vervangen door het *Protocol van 1996* bij dit verdrag. De nieuwe verdragen gaan uit van een totaal andere benadering van de mariene milieuproblematiek. Naast de aanpak van de verontreinigingsbronnen wordt steeds meer aandacht besteed aan specifieke bescher-



De auteurs An Cliquet en Frank Maes op de voorstelling van hun boek aan boord van de *Franlis VI* in Oostende. (foto gw)



micaliëntankers en operationele lozingen en luchtverontreiniging door uitlaatgassen van schepen is maar één van de verontreinigingsbronnen. Het mariene milieu krijgt heel wat andere en moeilijk meetbare contaminanten te verwerken. Ze zijn afkomstig van het vasteland (via de rivieren of door rechtstreekse lozingen), atmosferische neerslag (ook radioactieve), dumpingen en Marpol(1)-lozingen in zee.

### Vervuiler betaalt

Het internationaal beschermingsbeginsel legt de verplichting op om schade aan het mariene milieu te voorkomen, te beperken en te controleren. Maatregelen zijn vastgelegd in internationale verdragen. Zelfs het principe 'de vervuiler betaalt' werd reeds in 1972 gedefinieerd in een aanbeveling van de OESO(2) en aanvaard door de Raad van Europa, in het *Europees Charter voor het leefmilieu en de gezondheid, de Conferentie voor veiligheid en samenwerking in Europa* en in de *Economische Commissie voor Europa bij de Verenigde Naties*. Maar de waarneming en de vaststelling van de schade is niet vanzelfsprekend. Ook de draagwijdte van de verplichting volgens het internationaal recht en universele verdragen inzake het behoud van de natuur kan van staat tot staat grote afwijkingen vertonen.

Guido Walters

▣ Het boek werd uitgegeven door de Belgische Vereniging voor Milieurecht vzw - Centrum voor Milieurecht, Universiteit Gent, Universiteitstraat 4, 9000 Gent, fax.: 09-264.69.90.

(1) MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from ships (1973), protocol (1978)

(2) OESO (OECD): Organisatie voor Europese Samenwerking en Ontwikkeling (Organization for Economic Cooperation and Development)

**Het eerstvolgende HVB  
in de krantenwinkel op  
vrijdag (visdag!)  
5 december.**

### ONDERZOEKSRaad

## Schipper Willy Lepeire bijzitter

Op de zitting van de onderzoeksraad voor de zeevisserij van 29 oktober viel maar één uitspraak. Georges Vanhove werd tien dagen geschorst omdat hij op 13 november 1995 zijn schipper (O 274 *Luca-li*) niet verwittigd had van zijn onvoorziene afwezigheid.

Op dezelfde zitting werd schipper Willy Lepeire tot bijzitter benoemd. Tot verleden jaar was Lepeire schipper-reder op de O 154 *Wilmar*. In 1996 heeft zijn zoon de schipperstaak op zich genomen. Willy Lepeire (°1946) had er dan 35 jaar ervaring op zee opzitten. Het was immers in 1961 dat hij aan boord van de O 154 *George-Georgette* aanmonsterde als scheepsjongen. In 1963 werd hij matroos en als stuurman kon hij in 1965 aan de slag op het schip O 537 van zijn ouders. Na het behalen van zijn brevet van schipper ter visserij (1969) nam hij op hetzelfde vaartuig het bevel over. In 1982 heeft hij de Z 128 *Rachel* aangekocht en in 1988 liet hij de O 154 *Wilmar* bouwen, vaartuig dat nu dus door zijn zoon geleid wordt. (rc)

## Minister Pinxten lanceert verbruikerscampagne tegen ondermaatse vis

Op de Europese Visserijraad in Luxemburg verdedigde de Belgische minister Pinxten een eigen voorstel om de consumenten ertoe te bewegen geen ondermaatse vis meer te kopen. Er worden, zo laat het kabinet weten, waarschijnlijk affiches gedrukt waarop diverse vissen afgebeeld staan met hun minimumaanvoerlengtes.

Minister Pinxten wil de campagne speciaal richten op de jeugd. Hij hoopt zodoende bewuste consumenten te vormen die weigeren nog langer ondermaatse vis te kopen. Daardoor zal de vraag dalen, dus ook de prijs, en zal het voor de vissen niet langer meer interessant zijn ondermaatse vis aan te voeren.

# S.D.S.

## SCHEEPSDIESEL SERVICE N.V.

VISSERIJ \* BINNENSCHIEPV. \* INDUSTRIE

- \* Plaatsen, revisie, herstelling van **alle dieselmotoren**.  
... hoofd- en hulpmotoren.
- ... dealer **A.B.C. - BAUDOUIN - PERKINS**.
- \* Algemeen **onderhoud** van machinekamers.
- \* Plaatsen van **keerkoppelingen, waterpompen en compressoren**.
- \* **Opgieten** van motoren met **Chockfast**.
- \* Draai-, frees-, las-, brand- en leidingwerk.
- \* **Schroeven en schroefassen**.
- \* Depannages: binnen- en buitenland.

\* **DROOGDOK** **NIEUW!**  
Boomkorstraat 7/8 ZEEBRUGGE  
tel.: 050/54 51 78 - 050/55 01 88

Buiten de werkuren:

semafoon  
07 / 300.47.81  
of 09/3799882  
of 075 / 351 738  
(altijd bereikbaar)



Tussen 1982 en 1992 heeft de Oostendse scheepswerf Industrielle des Pêcheris actief bijgedragen tot de vernieuwing van de visserijvloot. De geschiedenis van de werf gaat echter terug tot in 1922. Verleden maand vierden ze er dan ook feest.

# 75 jaar IdP in Oostende

**REDER JOHN BAUWENS LAG AAN de basis van het toeleverings- en herstelbedrijf voor de zeevisserij 'L'Industrielle des Pêcheries'.**

**Samen met een half dozijn andere rederijen onderschreef hij 75 jaar geleden het kapitaal voor de oprichting van de coöperatieve vennootschap Idp. Het waren: Pêcheries du Nord; Pêcheries à Vapeur; Pêcheries des Flandres; Oostendse Rederij (\*); Rederij Noordzee; Golder & Co; Jules Baels.**

Bij de uitbouw van de nieuwe Oostendse vissershaven in de jaren dertig verhuisde Idp naar de Slipwaykaai. Tijdens de oorlog ging het werk door in de Franciscusstraat en na de wederopbouw kwam de scheepsherstellerij weer goed op gang. Eerst met de herstelling van tijdens de oorlog beschadigde schepen en nadien draaide de werf op de IJslandvloot. De teleurgang van de IJslandvaart in de jaren zestig

bracht het bedrijf in contact met andere maritieme opdrachten. Piet De Vestele nam in 1964 het roer in handen, even later gevolgd door zijn broer Mathieu. Hij nam het initiatief tot uitbreiding van de werf en kocht in 1972 het perceel van de *Verenigde Oostendse Scheepswerven* (V.O.S.) aan de Werfkaai (nu Nieuwe Werfkaai). Het bedrijf kon nu ook andere opdrachten uitvoeren. Idp bouwde

dan ook pontons, kleine sleepboten en andere dienstvaartuigen.

Een nieuwe bouwhal is klaar in 1981. Ook de bestaande scheeps-lift van de V.O.S. is door eigen personeel volledig heruitgerust voor het droogzetten van vaartuigen tot 70 meter en met maximaal 1.000 ton. De werf was nu klaar voor het grote werk.

Het eerste vissersvaartuig dat op stapel stond was de Z.284 *Vicky*

## Idp bouwde zeven vissersvaartuigen

De bouw van vissersvaartuigen bij Idp is maar gestart nadat de overdekte bouwhal en de synchrolift afgewerkt was in 1981. Tot op vandaag stond het bedrijf in voor de bouw van zeven vissersvaartuigen die nog allemaal in bedrijf zijn. Tussendoor werden ook andere schepen gebouwd zoals een cutterzuiger (1988) en de peilboot Oostende XI.

Idp stond in voor de bouw van volgende vissersvaartuigen:

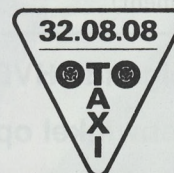
1982	Z.284	Vicky	Boomkor
1983	Z.185	Emerald Star	Boomkor
1985	Z.207	Adamtje (nu Verwachting)	Boomkor
1987	O.316	Aegir	Hektreiler
1989	O.187	St.-Antonius	Eurokotter
1990	Z.186	Shannon	Boomkor
1992	Z.70	Marleen	Eurokotter

(enkel casco, afbouw Perfecta, Zeebrugge)



## OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

*het taxibedrijf voor de visserij*



# scheepswerf

(1.450 pk) voor Willy Paeye. Daarna volgde de Z.185 *Emerald Star* voor de reders Frans Van der Veen en August Flitser en de hekreiler O.316 voor Louis Pieters. In 1989 volgt een nieuwe uitbreiding met kantoren aan de kant van de Vismijnlaan. Piet en Mathieu hebben zodoende zeven vissersvaartuigen kunnen bouwen. Na het overlijden van de 68-jarige afgevaardigde-bestuurder op 16 december 1994 nam Mathieu de bedrijfsleiding op zich. Redgy Steen, die na 267 stakingsdagen bij A.P.S. weer aan de slag kon bij Idp is vandaag zijn rechterhand.

## Openluchtreceptie

De viering van het 75-jarige bestaan van de onderneming viel op zaterdag 18 oktober. Het was een uitzonderlijk milde herfst dag waardoor de receptie in openlucht kon doorgaan. Enkel voor de toespraken trokken de genodigden naar de tent. Afgevaardigde-bestuurder Jan De Vestele, oudste zoon van Piet, schetste nog even de historiek van het bedrijf. Namens de visserijsector loofde Manu Desutter de inzet van de familie om de scheepswerf in stand te houden. Schepen Dries Vermeesch bracht de felicitaties van het stadsbestuur over. Wie erop gerekend had dat het bedrijf nieuwbouwopdrachten zou bekend maken, kwam echter bedrogen uit. Voorlopig blijft de werf draaien op onderhoud en herstellingen waarmee de twintig werknemers aan de slag blijven. Een optimistische Redgy Steen liet wel verstaan wat er voor de bouw van een nieuw vaartuig meer mankracht zal nodig zijn.

Tekst en foto: Guido Walters

(\*) Na de oprichting van de Oostendse Reederij door Edouard Anseele en het succes van de Rode Vloot werden er nogal wat samenwerkingsverbanden gesloten tussen de socialisten en de rederijen ter zeevisserij: ondermeer de oprichting van de gemeenschappelijke verzekeringskas "La Mutuelle des Assurances des Chalutiers", het toeleveringsbedrijf "L'Industrielle des Pêcheries" en even later de coöperatieve voor vispromotie "De Zeevisch - La Marée".

**Foto rechts. De genodigden tijdens de toespraken bij de viering van 75 jaar scheepswerf IdP.**



## Visserij en binnenvaart

Bakker Sliedrecht is gespecialiseerd in het ontwerpen, produceren en leveren van elektrische installaties, schakelborden, elektrische lieren, voort- stuwings-, 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 (0184) 41 66 00/41 01 44  
Engineering, Aandrijvingen,  
Automatisering, Installatie en Service.

## Bakker Repair B.V.

Tel./Fax (0184) 41 05 55/41 18 53  
Revisie, Reparatie, Wikkelen,  
Balanceren en Diagnoses.

**BAKKER**  
SLIEDRECHT





## Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Juli-september 1997

### Geschrapt:

α Z.201 LINQUENDA, eig. NV Rederij Noordpas, Zeedijk 122-125, A7, 8301 Knokke-Heist. Gezonken op 2 juli 1997  
α N.12 ARTHUR, eig. Ronny Vanhoutte, Duinkerkestraat 38, 8620 Nieuwpoort. Gezonken op 11 juli 1997

### Nieuwe motor:

α Z.122 NOORDSTER, eig. BVBA Noordster, St.-Donaasstraat 64, 8380 Zeebrugge. Motor: Mitsubishi, 299 pk - 220 kW, bouwjaar '97.

Zeebrief nr ZVIS 164, dd 18.07.97

α Z.80 SILVERPIT, eig. BVBA Rederij Silverpit, Lichterveldestraat 17, 8820 Torhout. Motor: Mitsubishi, 300 pk - 221 kW, bouwjaar '97. Zeebrief nr ZVIS 165,02.09.97

### Nieuw vaartuig:

α Z.35 ORA ET LABORA, eig. NV Rederij Jacobus, Zeegeulstraat 1, 8380 Zeebrugge. Roepnaam OPBI, loa 37,79 m, boa 8,58 m., brt 383, nt 114, bouwjaar 1997, staal, motor Stark Wärtsila, 1200 pk - 882 kW, bouwjaar 1997, Werf: NV Scheepswerven De Graeve, Zeegeulstraat 1, 8380 Zeebrugge. Zeebrief: ZVIS 166 dd 250997

### Scheldevisserij

#### Geschrapt:

α BOU.136 HURRICANE, eig. Van der Veen Daniël, IJzerstraat 58, Blankenberge. Verkocht aan NV Agensea, Tijdokstraat 14, 8380, Zeebrugge.

#### Nieuw vaartuig:

α A.17 SNIP, eig. NV Visserij Stern, Kazernesplein 12, 2040 Antwerpen-Lillo. Roepnaam OPAQ, thuishaven Antwerpen, bouwjaar 1976, werf Rodskjaer Gausvik (Noorwegen).

## Z.35 opgeleverd

Na het uitvoeren van de technische proefvaart heeft de nieuwe Z.35 *Ora et Labora* de Zeebrugse werf in alle stilte verlaten. De 38 meter lange boomkortreiler is ondertussen ook officieel overgedragen aan de NV Jacobus met maatschappelijke zetel in de Zeegeulstraat 1 in Zeebrugge. Het nieuwe visserschip werd gebouwd met Nederlands kapitaal met een participatie van de familie De Graeve.

## Z.518 in de steigers

De Graeve bouwt nu aan de Z.518 *Snekkar* voor de NV Drakkar, een vennootschap van de familie Crevits. De nieuwe Z.518 wordt eveneens een grote boomkortreiler van 1.200 pk. Daarna is nog de bouw van een nieuwe Eurokotter gepland ter vervanging van het kustvaartuig N.563 *Zee-Adelt*.

## Nederlandse Marine helpt Z.41 uit de nood

In de nacht van zaterdag 4 en zondag 5 oktober stelde de bemanning van de plankenvisser Z.41 *Tornado* een lek vast in de lensput van het visruim. Het vaartuig bevond zich toen ongeveer vijftig mijl ten noordwesten van Texel. Schipper Patrick De Grootte riep de hulp in van de Kustwacht in IJmuiden omdat het water in het visruim steeds hoger kwam. Een helikopter van de Nederlandse Marine vloog een pomp naar het vissersvaartuig en een vaartuig van de Kustwacht bracht een tweede pomp aan boord. Met dit extra pompvermogen kon het vaartuig stabiel gehouden worden en onder begeleiding de haven van Den Helder bereiken. In het droogdok van Scheepswerf Visser kwam een flink gat in de romp aan het licht.

De 24 jaar oude Kreefteputter Z.41 *Tornado* (1973, 300 pk) is eigendom van de BVBA Rederij *Tornado* (Walter De Grootte) uit Heist.

## Verzekeraars zien af van berging Z.474

De verzekeringsmaatschappij van de Z.474 *Limanda* heeft in overleg met de eigenaar, NV Argo, van de Eurokotter besloten om het vaartuig niet te bergen. De Z.474 zonk op 16 september op de rand van de scholbox nabij het Duitse eiland Helgoland zonk (54°36' NB, 07°13' OL) op een diepte van 30 meter. Van de vermiste Kees Korf is ondertussen nog geen spoor gevonden. De duikfilm toont aan dat de romp recht op de steenachtige bodem en een van de netten blijkt gevuld met stenen.

Economische gezien is het verantwoord om de drie jaar oude kotter van de Urker familie Korf te lichten. Als het advies van een expertisebureau wordt gevolgd zal de bergingsopdracht toch worden uitgevoerd. Duikers van een Antwerps bedrijf hebben de kotter ondertussen al exact gelokaliseerd. Mogelijks worden eerstdaags reeds pogingen ondernomen om het wrak te lichten.

## IVK wil viskeuring op vaartuigen uitvoeren

Het Instituut voor Veterinaire Keuring (IVK) wil het toezicht van de dierenartsen-viskeurders in de vismijnen drastisch terugschroeven. De viskeurders van de keurkringen Brugge en Oostende hebben fel van leer getrokken tegen deze beslissing. Zij noemen die beslissing onaanvaardbaar, vooral

in het licht van de negatieve ervaringen in de vleessector. Volgens de dierenartsen houdt de beslissing in dat een goed werkende controle in het belang van de volksgezondheid niet meer gewaarborgd is.

Minister van Volksgezondheid Colla heeft al geprikkeld gereageerd omdat de viskeurders hun ongenoegen via de pers ventileerden in plaats van tegenvoorstellen in te dienen zoals voorgesteld in de brief van de leidend ambtenaar. Volgens de minister zal het werkvolume in de vismijnen verminderen omdat de voortaan een grondige inspectie aan boord van de vaartuigen wordt doorgevoerd. Hij wacht alsnog op tegenvoorstellen van de keurders om de maatregel eventueel bij te sturen.

## KORT

α In Scheveningen werd een nieuw Storkmotor geplaatst op de Z.97 *Jeanne*. α Padmos in Bruinisse verving de oliekeuring van de nieuwe Eurokotter Z.431 *Roulette*.

## Activiteitenkalender voor vissers

### NOVEMBER

**8** Vissersmis in Blankenberge (St.-Antoniuskerk, 17 uur)

**11** 'Bescheepsdag' in Blankenberge, optocht naar standbeeld van Sterken Dries (17 uur)

**18-22** 'Europoort', 28ste Internationale maritieme tentoonstelling /10de Internationale binnenvaart tentoonstelling (RAI, Amsterdam)

**1-30** 'Naer Island, naer Island toe', fototentoonstelling in het Visserijmuseum, Oostduinkerke (tot 22.2.98)

Begin oktober overleed op 74-jarige leeftijd Victor Depaepe, de kleurrijke Brugse politicus die indertijd de internationale pers haalde met een visserijcampagne. Hij wilde het 'privilegie van Visscherie herstellen, een recht dat de Engelse koning in 1666 (!) aan Brugge toegestaan had.

Spektaculaire acties moesten zijn 'eis' ondersteunen. Hij kwam hierdoor niet alleen in aanvaring met het Britse gerecht, ook de Vlaamse georganiseerde visserijsector vond de folkloristische acties van Depaepe maar niets.

Over Depaepe verschenen in HVB artikels in o.m. de editie van 22.01.1965 en een interview in HVB #VII, 1993.



GROOT-BRITTANNIE ——— ✈

## Oude Vlaamse glories doen het nog in Fleetwood

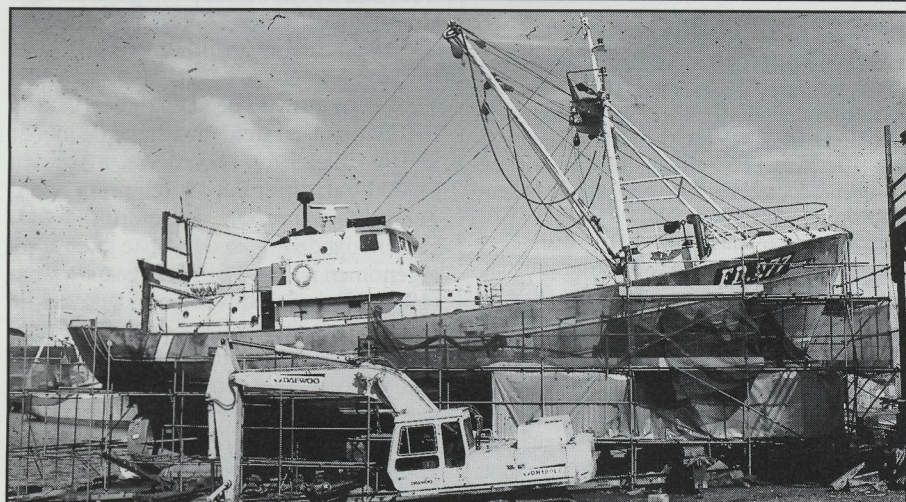
Te Fleetwood zagen we twee vissersvaartuigen die oorspronkelijk tot de Vlaamse vloot behoord hebben en het daar op het eiland blijkbaar nog altijd goed doen. Aan de kaai van de nieuwe vismijn van Fleetwood lag de ex-Z.558 *Eureka* (gebouwd in België in 1958), ooit eigendom van Jos en Leon Meyers, nu geregistreerd als de BA. 558 *Eureka* uit Banff (zuidwest Schotland) en eigendom van Donald Underdown uit Fleetwood.

Op de vernieuwde slipway lag daar ook de ex-Z.527 *Mercurius* (gebouwd in 1963 op de Nederlandse werf van Henk Zwart), ooit het schip van Theodore en Leopold Neyts, maar nu geregistreerd als de FD. 227 *Mercurius* van Sean Ryan uit Fishguard (Wales). Het vaartuig is in Engeland al enkele keren van eigenaar gewisseld en heeft er ook al gevist onder de namen *Cotsmuir* en *Sandra*.

**Op de foto's hiernaast: de BA. 558 *Eureka* aangemeerd te Fleetwood en de FD. 227 *Mercurius* op de slipway te Fleetwood. (foto's dp)**

### Quotaklachten

Dit jaar verloren veel Fleetwoodse vissers de nodige quota om het jaar rond te kunnen vissen. Vorig jaar wedden een aantal reders immers op twee paarden: ze visten snel en ongelimiteerd hun quota op en verhuurden hun vaartuigen voor de resterende tijd aan oliebedrijven. Ze dachten daarbij van twee walletjes te kunnen eten. Daardoor konden ze echter veel minder visuren op de visgronden bewijzen (track records) en verloren een aantal vangstchten. Klachten zijn er (ook daar) overigens genoeg. Zo menen de Fleetwoodse vissers dat hun baaien door veel te grote bokkentreilers wordt leeggevist. Ze willen nu een broedgebied visserijvrij maken zodat de platvis er rustig kan groeien tot het een verkoopbaar produkt is.



# 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



## Veel belangstelling voor FIVA

Voor een informatievergadering over het nieuwe *Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij en Aquicultuur (FIVA)* schreven meer dan honderd belangstellenden in. De conferentiezaal van Sun Parks De Haan was dan ook goed gevuld. Directeur-generaal van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Vandevoorde (foto), voorzitter Manu Desutter van het inrichtende Vlaams Visserijinformatiecentrum en de landbouwingenieurs Van den Bremt en Beghein zorgden voor toelichting en verduidelijking omtrent de mogelijkheden met FIVA-steun. W wordt het FIVA operationeel en kunnen de eerste dossiers behandeld worden. (foto gw)

## Failliet

⌘ ATLAS FISH BVBA, rue des Coteaux 108, 1210 Brussel - groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op 4 september 1997. ⌘ VISCO NV, Madouplein 6 bus 10, Brussel - groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op bekenenis op 11 september 1997. ⌘ DICO BVBA, Madouplein 6 bus 10, 1210 Brussel - groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op bekenenis op 11 september 1997. ⌘ DB FISH BVBA, Iersezeestraat 109-112, 8380 Zeebrugge - groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op bekenenis op 15 oktober 1997. ⌘ INTERNAUTIC ON SEA NV, Wenduinssesteenweg 12, 8370 Blankenberge, handel in boten en watersportartikelen. Failliet verklaard op bekenenis op 10 oktober 1997.

## Kotje helpt Grimsbytreiler

Alhoewel het al geleden is van 9 september, is toch nog het vermelden waard dat de N 73 *Kotje* de GY 242 *Trefusis* te Lowestoft binnensleepte. De houten Grimsbytreiler werd geplaagd door een technisch defect dat zijn machinekamer in vuur en vlam zette. De reddingsboot van Gorleston bood hulp. De Nieuwpoortse treiler kwam stand-by liggen. Toen de brand geblust was nam de N 73 de in 1975 gebouwde Britse treiler op sleeptouw.

De *Trefusis* is een van de 12 blauwe netters, seiners en anker-seiners die samen met schipper Olav Christensen tot de Deense kolonie van Grimsby behoren. Zo nu en dan komt zo'n vaartuigje te Oostende zijn vangst kabeljauw in de vismijn aanbieden. (dp)

Korte berichten

**KORT** ⌘ Lot 1 van de vierde fase voor de renovatie van de Oostendse vismijn (bouwen inspectiepost IVK) kost een stuk meer dan begroot. Na de verrekennin- gen is de kostprijs van 29 miljoen al opgelopen tot 37 miljoen frank. ⌘ Naast de Oostendse slipway wordt een betonnen oprit aangelegd. De kostprijs van 1,7 miljoen frank werd door de gemeenteraad goedgekeurd. ⌘ De vervanging van de boordstenen in de sluis van de Oostendse Vissershaven door gewapend beton zal 3,2 miljoen kosten.

## Invoer vismeel blijft stabiel

De invoer van vismeel is in de periode 1994-1996 met een derde gedaald (nvdr: volgens onze berekening 28 procent) tot 44.834 ton. Het vismeel is grotendeels bestemd voor de veevoederproducenten. Het ingevoerde vismeel is hoofdzakelijk afkomstig uit Nederland (81% in '96) en Denemarken (14%). Deze cijfers werden verstrekt door federaal Minister voor economie Di Rupo op een parlementaire vraag van volksvertegenwoordiger Frans Lozie (Agalev). Lozie heeft bezwaren tegen de invoer van vismeel omdat deze afkomstig is van de industriële visserij die een bedreiging vormt voor de visbestanden, ook in de Noordzee. Hij wees ook op het bestaan van plantaardige alternatieven die het mariene milieu en de broodwinning van de vissers niet schaden.

We keken er even de statistieken van de BRCV op na en stelden vast dat de invoer in 1994 piekte op rekord van meer dan 62.000 ton, cijfer dat als referentie werd gebruikt waardoor de indruk wordt gewekt dat de invoer de laatste jaren flink afgenomen is. In de tien voorgaande jaren (1984-93) lag de invoer nooit boven de 50.000 ton en nooit lager dan 35.000 ton. Een kleine berekening levert voor die tienjarige periode een gemiddelde invoer van 44.574 ton op. De invoer van 1996 (44.834 ton) wijkt nauwelijks van dit gemiddelde af. Conclusie: de invoer van

Op dinsdag 25 oktober kwam tijdens een ongeval Anja Dedrie om het leven. Anja Dedrie, dochter van wijlen Raymond Dedrie en Christine Pintelon stamt uit twee bekende Oostendse vissersfamilies. Haar grootvader Henri Dedrie was een van de meest ervaren IJslandvaarders. Grootvader langs moederszijde Henri Pintelon behoorde op de Baelskaai tot de meest expansieve ondernemers.

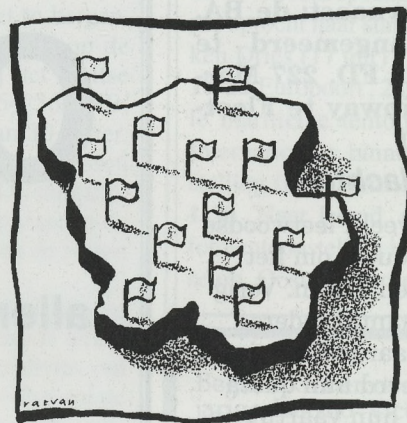
vismeele is niet gedaald zoals de cijfers van Di Rupo willen aantonen, maar eerder gestabiliseerd. (gw)

## Voshaai

an de pers presenteerde de Oostendse vishandelaar Joël Vandebroucke een voshaai van 285 kilo. Na het gutten bleef er nog 236 kg vlees ver die in Antwerpen zal versneden worden ten behoeve van enkele Chinese restaurants.

## Vinvis

Op het strand van Ravesijde speelde op zaterdag 1 november een dooie jonge vinvis van 12 meter aan. Het dier is afkomstig uit de oceaan en geraakte in de Noordzee verdwaald. op het strand greep een lijkschauwing plaats. Het was sinds 1978 geleden dat zo'n vinvis nog aan de Vlaamse kust aanspoelde.



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**  
— — —