

H HET VISSERIJBLAD 67 **VVB**

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



Oostende huldigt



hond zoekt



De Duytsche vertelt

**BELGISCHE VLOOT
WORDT... TE GROOT**





Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 67 jaar het geval. Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB 67

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

Losse nummers 100 bef

Colofon

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

V.u.: D. Crabeels, Slipwaykaai 1, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie naar
HVB,

Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene
Tel. 059 / 32 61 74. Fax: 059/32 55 59

E-mail:

flor.vandekerckhove@skynet.be

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Steunabonnementen:
2 000,- BEF/jaar.

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

Omslagfoto: Guido Walters

Allemaal gelijk, maar sommigen iets meer gelijk

ONDER DE TALRIJKE nieuwjaarsboodschappen die traditiegetrouw over de visserij uitgestort worden, viel dit jaar vooral deze van Naeyaert op, de gedeputeerde die zich in opdracht van de Provincie over de sector van het visje buigt. De man zei daarin: '2000 wordt een belangrijk jaar voor de zeevisserij. Wij moeten erin slagen gezamenlijk een strategisch beleidsplan op te stellen dat dan naar de hogere overheden wordt toegeschoven. De Provincie West-Vlaanderen is bereid een dergelijk initiatief te steunen, ook financieel. Een goed verstaander heeft al begrepen dat de Provincie daartoe als voorwaarde stelt dat het initiatief de instemming van de gehele sector krijgt en dat het afgewerkt document ook gedragen wordt door de sector. Laten wij de uitdaging aangaan en meteen het bewijs leveren dat dit ook bij ons nog mogelijk is.'

Het is een uitspraak waarvan het eerste gedeelte mij, goed verstaander, blij zou kunnen maken. Al jaren probeer ik in dit blad immers de sectortop en de overheid ervan te overtuigen dat de visserij nood heeft aan een soort *Vlaams Meerjarig Oriëntatieplan* dat de vissersvloot weer opbouwt (in plaats van deze almaar te 'downsizen'). Ik heb daar zelf welomlijnde ideeën over en weet dat zo'n ontwikkeling mogelijk is binnen de beperkingen die de Europese Unie ons oplegt. Zo'n plan zou richting kunnen geven aan de ontwikkeling van een *veelzijdige* vloot. Zo'n plan zou rekening kunnen houden met de nieuwe *sociale, ecologische, economische* en *familiale* eisen die de maatschappij vandaag aan de visserij stelt. (Allez, je mag van mij zeggen wat je wilt, maar niet dat ik geen ideeën heb.)

Heeft *depute* Naeyaert mijn jarenlang herhaalde oproepen eindelijk gehoord en ze — stel je voor! — positief beantwoord? Natuurlijk niet. Wanneer de man zegt dat hij '*de instemming van de gehele sector*' wil, dan is dat alvast met uitzondering van de instemming van ondergetekende. Want die instemming laat hem, zo voel ik aan mijn water, siberisch koud.

U begrijpt dat het mij hierbij niet om mijn persoontje te doen is. Want ik wil er mijn muts op verwedden dat de heer Naeyaert u — schipper, vislosser, vissersvrouw, visverwerker, scheepsjongen, matroos, scheepslasser, nettenbreier ... — bij de realisatie van zijn '*strategisch beleidsplan*' evenmin om enige instemming gevraagd heeft. En wees gerust: hij is ook helemaal niet van plan om dat te doen. Want het schijnt nu al te moeilijk te zijn. Naeyaert: '*De Provincie is reeds meermaals onaangenaam verrast geworden door de tegenstellingen binnen de visserijsector (...)*' We willen de mens wel geloven, maar hij moet toch ook beseffen dat niet iedereen alles slikt wat in de (provinciale en andere) achterkamertjes bedisseld wordt. Hij moet begrijpen dat een plan dat niet democratisch tot stand komt op critiek kan en, wat ons betreft, ook zàl stuiten.

Maar nogmaals, het zijn in deze kwestie niet uw en mijn meningen die de *depute* uit zijn gewone doen halen. Wat hem naar de grote woorden doet grijpen is de kritiek van welgeteld een paar mensen uit de sectortop die het op voorhand al niet eens zijn met het (al dan niet, wie weet het?) op komst zijnde strategisch plan. Het zijn die paar stemmen die bij hem zwaar doorwegen en niet de honderden andere die toch óók de vissersgemeenschap mee draaiende houden.

Want lezers, dit is nog steeds het soort democratie waarin iedereen wel gelijk is, maar waarin sommigen toch steeds weer een beetje méér gelijk blijken te zijn dan de anderen. In afwachting dat dit verandert, zal de *depute* moeten leren leven met onaangename verrassingen, met stoorzenders, lastposten en dwarsliggers en met tegenstellingen binnen de sector. Ik zou zelfs zeggen: met hoe meer, hoe liever.

Flor Vandekerckhove



Ets van Francisco Goya (1746-1828)

Stevige visprijzen leggen bodem onder de visserij

BEKIJK DE HIERNAAST staande grafiek van aanvoer en besomming van onze vismijnen. De duidelijk niet te stoppen dalende lijn toont de aanvoer die al tien jaar ononderbroken bergaf gaat. Daarbij mag echter niet uit het oog worden verloren dat de aanvoer van onder Belgische vlag gevangen vis naar Nederlandse afslagen in omgekeerde richting evolueerde. De tweede, eerder wisselvallige lijn — toont ons de gezamenlijke jaarbesomming van de drie vismijnen. Die lijn bereikte een topje in 1997. Het was de aanzet voor drie betere visserijjaren.

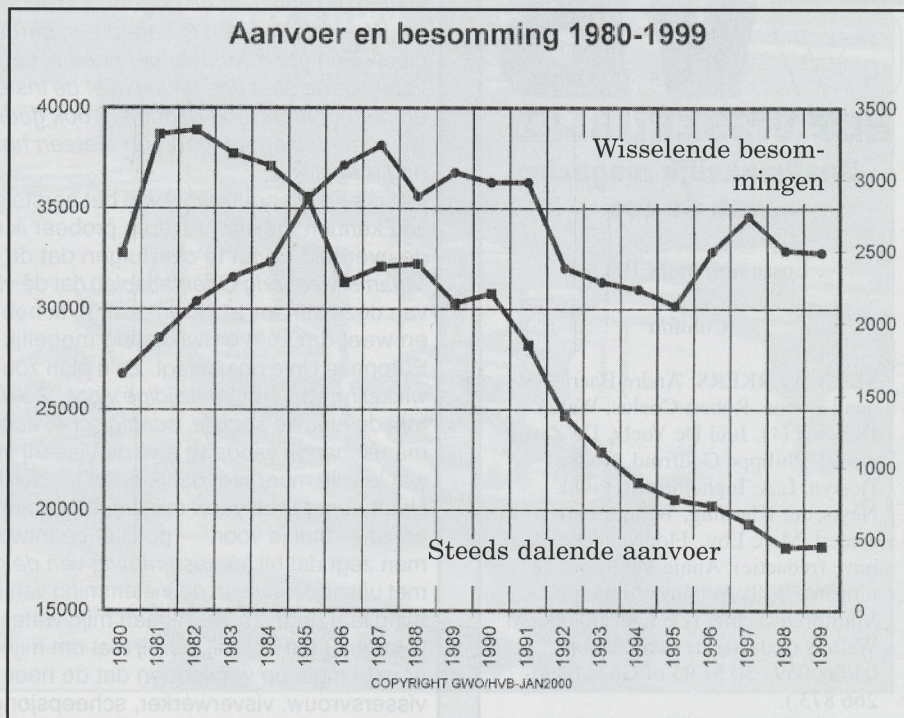
WE BESCHIKKEN OP dit ogenblik nog niet over alle gegevens om het voorbije jaar te evalueren. Toch staat nu al vast dat de zeevisserijsector opnieuw een rendabel jaar achter de rug heeft. De quota volstonden en de prijzen hielden behoorlijk stand. Dat wordt bevestigd bij het bekijken - onder alle voorbehoud - van de gemiddelde prijzen:

	1999	1998	1997	1996	1995
Tong	320	378	391	302	240
Schol	79	72	69	65	57
Kabelj.	92	73	61	57	51
Garnaal	141	186	117	154	132
Alg. GP	137	138	142	123	103

Alle gemiddelden liggen nog steeds hoger dan drie jaar geleden. Dat legde een stevige bodem onder de visserijactiviteit. De stijgende gasolieprijs liep vorig jaar wel met een stuk van de winst weg.

De Benevloot

We mogen stilaan de term Benevloot lanceren. De verstrengeling van Belgische en Nederlandse belangen is er het laatste jaar niet op verminderd. Het blijft nog afwachten hoeveel de verkoop van onder Belgische vlag gevangen vis in buitenlandse afslagen opleverde. In '98 was dat 9.000 ton ter waarde van bijna één miljard,



waarvan 900 miljoen in Nederland.

Misschien was het vorig jaar iets minder omdat de eigenaars van vlagschepen de laatste maanden een gedeelte van hun vangsten naar Oostende en Zeebrugge afleidden. Of die hoeveelheid straks zal volstaan om een economische

band met de thuishaven aan te tonen blijft voorlopig een open vraag. Officieel is nog steeds niet vastgelegd hoe groot 'een substantieel deel' van de vangst nu eigenlijk is.

In afzonderlijk bijdragen belichten we hoe Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort het er vorig jaar afbrachten. (gw)

Hogere aanvoer en besomming in Zeebrugge

Omzet van 1.821 miljoen voor ZV

DE ZEEBRUGSE VISVEILING kreeg tijdens het voorbije jaar meer vis over de vloer dan het jaar voordien. Niettegenstaande de algemene prijsdaling krikte ook de besomming op.

DE TOTALE AANVOER in Zeebrugge steeg met vier procent tot 13.000 ton (12.500 ton in '98). De besomming liep op tot 1,821 miljard frank (1,8 miljard in '98). Het gaat hier telkens om totaalcijfers. De aanvoer en besomming van Belgische vaartuigen liggen uiteraard lager.

Uit de gegevens die de ZV ver-

spreidde valt het toegenomen aantal aanlandingen op. 1.515 zeereizen werden in Zeebrugge beëindigd. Het jaar voordien waren dat er 1.390. Opvallend is dat dit gebeurde door minder vaartuigen. 81 verschillende schepen verkochten hun vangsten in Zeebrugge tegenover 89 het jaar voordien.

De toegenomen aanvoer is voor een deel toe te schrijven aan de komst van de vlagschepen. Vooral naar het einde van het jaar toe was dat voelbaar.

De handel in Zeebrugge is in handen van 135 kopers, waarvan 20 thuishoppers. (gw)

Omzet Nieuwpoortse vismijn daalt onder de 100 miljoen

ZE HEBBEN HET voelen aankomen in Nieuwpoort. Reeds in oktober was het duidelijk dat de jaarbesomming '99 onder de honderd miljoen zou blijven. Het jaar werd uiteindelijk afgesloten op 92 miljoen frank voor een totale aanvoer van 714 ton visserijproducten. In het topjaar 1988 bedroeg de totale besomming 174 miljoen frank en de aanvoer 2.152 ton.

Na een goed 1997 volgden twee minder goede jaren. De brutobesomming in de Nieuwpoortse vismijn daalde in drie jaar met 20 miljoen frank (-25 %). De lagere besomming is deels toe te schrijven aan de prijsdaling voor tong. In Nieuwpoort is 60 procent van de besomming afkomstig van tong. Ook het totale aanvoergewicht hield geen stand. Ten opzichte van '97 was er 17 procent minder aanvoer. Dit cijfer is enigszins gemilderd door de verdubbeling van de garnaalcijfers.

Op papier mag de Nieuwpoortse visserijvloot wel meer vaartuigen tellen, in de praktijk zijn er maar negen regelmatige aanvoerders meer. Drie jaar geleden waren dat er nog veertien.

AANVOER/kg	1997	1998	1999
Garnaal	30.590	23.704	56.004
Vis	827.906	797.093	657.902
Totaal	858.496	820.797	713.906

BESOMMING/fr	1997	1998	1999
Garnaal	4.389.837	4.749.231	8.713.927
Vis	118.450.010	106.898.938	83.444.589
Totaal	122.839.847	111.648.169	92.158.516

Investerings

Ondanks de minder goede resultaten blijft het Nieuwpoortse stadsbestuur verder investeren in de vernieuwing van de vismijn. De geplande investeringen lopen op tot meer dan tien miljoen frank. Voor de eerste helft van dit jaar is alvast de bouw van een koelcel voor visafval gepland. De kosten worden op één miljoen frank geraamd.

Op het programma staan nog meer werken. De poorten en de ramen van de pakhuizen zijn aan vervanging toe (2,4 miljoen), vervanging van de westelijke toegangspoort (140.000 fr.), de verbouwing en inrichting van de 'Zaal Verbanck' voor ontvangst van groepen (6,5 miljoen) en het schilderen van de veilzaal (240.000 fr.). Ook de passage langs de verkoopszaal en de personeelslokalen worden verfraaid. Verder is voorzien in de aankoop van een sorteermachine, een heftruck en nieuwe weegtoestellen. (gw)

Aanvoer (- 3 %) een nieuw dieptepunt

Omzet Oostendse vismijn status quo (- 0,92 %)

ZOWEL DE OOSTENDSE vismijndirectie als de OVA hebben hun tevredenheid geuit over het voorbije visserijjaar. De aanvoer in de Oostendse vismijn is wel lichtjes gedaald ten opzichte van vorig jaar bij een omzetcijfer dat het resultaat van '98 benadert.

ER WORDT NIET gestruikeld over enkele kilo'tjes en miljoentjes minder. Met een totale aanvoer van 5.757 ton visserijproducten (197 ton minder dan in '98) is een nieuw dieptepunt bereikt. De besomming van 767 miljoen frank is amper 7 miljoen lager (- 0,92 %) en nog steeds beter dan die van het rampjaar '95.

In tien jaar tijd is de visaanvoer in Oostende met meer dan de helft verminderd. Dat deels toe te schrijven aan de vermindering van het scholquotum maar ook aan de afkalving van de vloot. In 1990

kwam er nog meer dan drie miljoen kilogram schol op de Oostendse afslag. Vorig jaar werd nog 1,24 miljoen kilogram aangeboden. De scholbesomming lag tien jaar geleden nog boven de 200 miljoen. Vorig jaar onder de honderd miljoen (93 om precies te zijn).

2000

Het jaar 2000 brengt heel wat nieuwigheden in de Oostendse vismijn. De reeds lang geleden aangekondigde elektronische verkoop wordt binnen enkele maanden werkelijkheid. De invoering van een centrale sorteereenheid is een verbetering en betekent een verkorting van de koudeketen wat de viskwaliteit ten goede komt. Gegarandeerd versheid en kwaliteit is de richting die ze in Oostende willen volgen. De geplande en deskundige doorlichting moet duidelijkheid verschaffen over de manier om die doelstelling ook commercieel waar te maken. (gw)



CRETEL N.V.

Gentsesteenweg 77a, 9900 Eeklo

Tel 09 / 376 95 95 - Fax 09 / 376 95 96

E-mail: cretel@unicall.be

MACHINEBOUW & INOXVERWERKING

- * VISONTHUIDMACHINES VOOR ALLE TOEPASSINGEN
- * VACUUMVERPAKKINGSMACHINES
- * POTTEN- & KRATTENWASMACHINES
- * INOX MAATWERK

Eén partner voor
kwaliteit en service

Verdienstelijkste reders en bemanningen gehuldigd in Oostende



Promotie Vissershaven Oostende (PVO) nam in 1994 het initiatief om de trouwste aanvoerders van de Oostendse visafslag te huldigen. Het gebruik houdt stand en was dit jaar voor het eerst op een zaterdagavond geprogrammeerd.

VISMIJNDIRECTEUR-HAVENKAPITEIN Patrick Vermandel verheugde zich in het resultaat van de vismijn. *“Gezien we niet achteruit gegaan zijn in vergelijking met 1999 zou ik durven zeggen dat de Oostendse vismijn het er niet slecht heeft afgebracht. Indien ik onze collega’s van Nieuwpoort en Zeebrugge mag geloven, maken zij betere besommingen sinds het elektronisch veil-systeem in werking trad. Als het zo is, dan kan 2000 voor Oostende alleen maar beter worden.”*

Kapitein Vermandel ging niet op dit elan door. Hij gaf ook uiting aan zijn ergernis omdat de samenwerking en de goede verstandhouding in de visserij zowel binnen als buiten de stadsgrenzen soms

ver te zoeken zijn.

Baelskaai

Burgemeester Jean Vandecasteele laat geen kans voorbijgaan om de

wijziging van het gewestplan, waardoor de Oostendse oosteroever stedelijk ontwikkelingsgebied wordt, te verdedigen. Hij deed dat daags voordien reeds op een cau-



*Bij de hierna volgende fotoreportage geven we telkens alle namen van de bemanningsleden, alhoewel die niet altijd aanwezig waren. De Z.583 Angelina was op zee, evenals de O.33 waarvan slechts drie opvarende aan de wal vertoefden. (Foto's Guido Walters)
De bemanning van de O.82 St.-Antoine: Lorenzo Mille (schipper), Rudy Barbaix (reder-matros) en Kurt Wieme (matros)*



De bemanning van de O.154 Wilmar: Johan Lepeire (schipper), helemaal rechts: Franky Vanhondegheem (motorist), Michael Baeyens (stuurman), Philippe Deley (matroos), Serge Verlinde (matroos).

serie van de Oostendse Compagnie waar OVA-voorzitter Willy Ver-sluis "De Oostendse visserij in Vlaams en Europees perspectief" toelichtte. "De gewestplanwijziging

hoeft niet het einde van de visserij te betekenen. De voorbije jaren heeft Oostende zwaar geïnvesteerd in de visserijsector (nvdr: de stad heeft in de renovatie en vernieu-

wing van de vismijn inmiddels al circa 200 miljoen gepompt). We willen wel alle mogelijkheden openhouden voor de komende 15-20 jaar, het plan verfijnen en daar de belanghebbende sectoren bij betrekken. Hierbij mag niet uit het oog worden verloren dat de zuid- en westkant van het Visserijdok buiten het voorstel vallen. In het voorgestelde stedelijk ontwikkelingsgebied is voldoende ruimte voorzien voor ambachtelijke activiteiten," verdedigde de burgemeester het gevoerde beleid. Gedeputeerde Gerard Naeyaert was blij met deze uitleg. "Het is van enorm belang dat er zo vlug mogelijk duidelijkheid komt over de bestemming van de omgeving van de Baelskaai."

Laureaten

Na de toespraken volgde de bekendmaking van de laureaten en de uitreiking van de herinneringsschalen. Tenslotte was het aanwezige vissersvolk daarvoor gekomen.

Trouwste aanvoerder in 1999 bij de twintig kustvaartuigen (mo-

VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN

CV HULP IN NOOD


ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN



H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE
 TEL. (059) 32 16 89 FAX (059) 32 26 17
 GSM (0477) 42 55 68 (24u op 24u bereikbaar)

VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE
 WIJ BEMIDDELEN BIJ EEN EERSTE KLAS P&I CLUB VOOR
 DEKKING MET O.A. WAARBORGEN TOT US\$ 500.000.000 VOOR

1. LICAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN
2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455) 

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



Foto hiernaast: de bemanning van de O.369 Attila: Marnix Verleene (schipper), Alain Verleene (motorist), Carine Ulin (matroos), Willy Dekeyser (matroos).
Foto boven: de bemanning van de Z.70 Marleen; Erik Lagast (schipper), Serge Deckmyn (matroos), Chantal Meyers (matroos), Roland Meyers (matroos), Andy Loyen (scheepsjongen).

menteel, na de kaalslag, echter nog maar met veertien!) was de O.82 St.-Antoine van Rudy Barbaix met zijn schipper Lorenzo Mille en matroos Kurt Wieme. De laureaat van vorig jaar, O.148 Snipe van Jacques Bogaert volgde als tweede.

Bij de vier plankenvissers die nog op Oostende varen



Scheepsdiesel RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:
GSM
werkplaats 0477 27 46 58
RENAUD 0477 36 25 62

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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



De bemanning van de O.33 Marbi: Pascal Vanbillemont (schipper), Etienne Vanbillemont (schipper-matros), Michel Baete (motorist-matros), Norbert Vanbillemont (stuurman-matros), Serge Vercnocke (stuurman-matros), René Sel (stuurman-matros), Juan Carro Munio (matros), Ray Huwel (matros).

kaapte de O.154 Wilmar van schipper Johan Lepeire en zijn ouders de eerste plaats weg voor de O.316 Aegir van rederij Pieters.

Bij de warrelnetvisseren haalde de kleine O.369 Attila van Marnix en Alain Verleene het voor de N.95 Jonas II. Die twee zijn overigens de enige warrelnetvisseren aan onze kust.

In de categorie boomkorvaartuigen tot 221 kW (300 pk) was de Z.70 Marleen van Rederij Ishtar (Willy Versluys) de laureaat. De B.65 Artevelde, de zes voorgaande jaren laureaat, eindigde tweede.

Bij de boomkorvaartuigen tot 553 kW (751 pk) werd de Z.563 Angelina van Rederij Hertsens uit Knokke-Heist beloond voor de trouw aan Oostende.

De O.33 Marbi van Pros Vanbillemont en zoon Pascal was voor het derde jaar op rij beste aanvoerder bij

de grootste boomkorvaartuigen.

Tenslotte gingen ook de vertegenwoordiger van de beste buitenlandse aanvoerder, de BL.686687 Godelieve uit Boulogne en de verdienstelijke handelaar Roland Baillieul niet met lege handen huiswaarts. (gw)



Vishandelaar Roland Baillieul die heel wat Ierse vis op de Oostendse veiling bracht.

Het eerstvolgende
HVB ligt in uw
brievenbus op
vrijdag 3 maart

Zorgt u voor de vis?

Wij voor uw gezondheid!



Het enige ziekenfonds met een hart voor de visserij.

Vanaf 195,- per maand.

Persoonlijke begeleiding.

H-Plus hospitalisatieverzekering.

Slachtofferhulp.

KMO-Loket

Euro-Regio Zorg Loket, enz.

Wij regelen uw overstap naar ons
ziekenfonds zonder wachttijd.

Nieuwpoort
Kaai 41

Oostduinkerke
Dorpstraat 38

Oostende
Vindictivelaan 5

Blankenberge
Luikstraat 31

Bredene
Gentstraat 11

De Haan
Nieuwstraat 20

Heist
H. Liebaertstraat 1

Knokke
Gemeenteplein 35/37

Drughonden doorsnuffelen O.23

Drughonden-in-opleiding en ook een explosievenhond maakten op dinsdag 25 januari kennis met de specifieke vis- en zoutgeur aan boord van een vissersvaartuig. De instructeurs verstopten op verschillende plaatsen aan boord zakjes hasj. De speurhonden hadden weinig moeite om ze te lokaliseren.

Negen rijkswachtwagens op een visserijkaai blijven niet onopgemerkt. Het nieuws van een drugactie-oefening op de O.23 *Geoffrey William* van Rudy Barbaix (François Devey verkocht het casco zonder licenties) verspreidde zich dan ook als een lopend vuurtje langs de Oostendse Baelskaai.

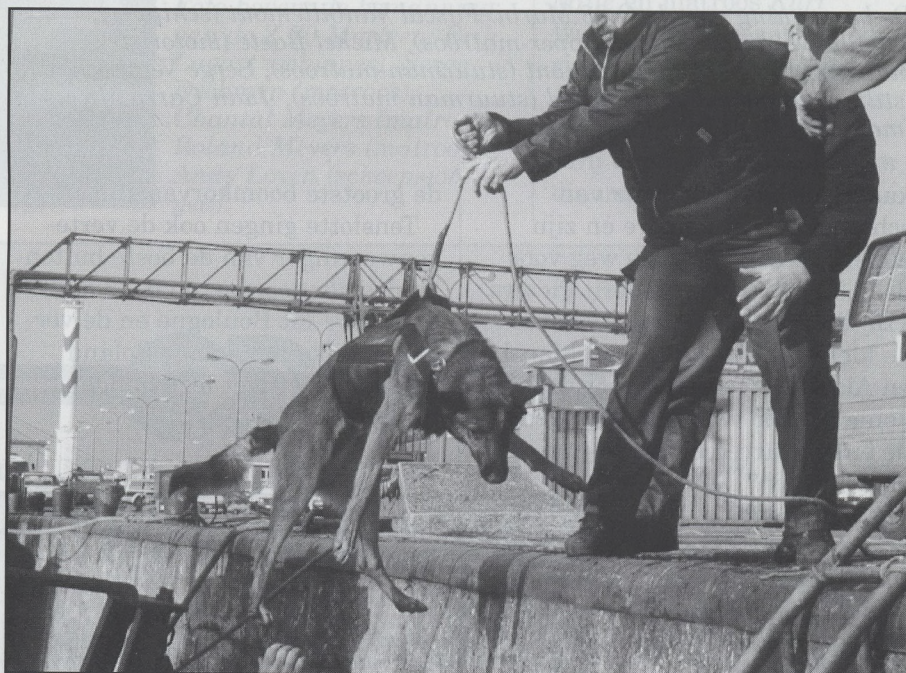
De vroegere noch de huidige eigenaar van het vaartuig hebben echter iets te maken met een of ander obscuur handeltje in verdovende middelen. De Rijkswachteams waren gewoon in Oostende voor oefeningen. 's Morgens trokken ze naar een disco in de Van Iseghemlaan om de dieren te trainen, 's middags was een vissersvaartuig aan de beurt.

Instructeurs en rijkswachters-hondenbegeleiders van verschillende brigades, onder meer uit Brugge, Leuven en Eupen, leiden regelmatig nieuwe speurhonden op. Bij de elf jonge viervoeters (één Springer spaniel, twee Mechelse en acht Duitse schapers) die deel uitmaakten van het gezelschap waren er enkele in de laatste fase van hun opleiding. Die honden werden een voor een aan boord gebracht en getest tijdens een anderhalf uur durende drugpreventie-oefening. (gw)

Bij de foto's van Guido Walters. Helemaal bovenaan. Een van de drughonden wordt klaargemaakt om aan boord te gaan. Schipper François Devey kijkt toe.

Foto midden. De drughonden werden een voor een aanboord gebracht.

Foto onderaan. De hond vond verstopte hasj. Een rijkswachter haalt de buit op.





Eerste verkoop N.64 Mooie Meid in Nieuwpoort

Op de foto: vishandelaar Messiaen met enkele personeelsleden, de bemanning van de N.64, diensthoofd Marcel Madou en schepen André Dezaeyer. (foto gw)

Onder de nieuwe eigenaar, rederij Dawenda BVBA, werd de eurokotter N.73 *Kotje* vernummerd tot N.64 *Mooie Meid*. De eerste vangst kwam op woensdag 12 januari op de Nieuwpoorts visveiling. Naar Nieuwpoorts gebruik bij een eigendomswissel verwerft de koper van het eerste lot het peterschap over het vaartuig. De eer viel de Nieuwpoortse visgroothandelaar Michel Messiaen te beurt. De N.64 *Mooie Meid* wordt gevoerd door schipper-motorist Danny Deramoudt, bijgestaan door de

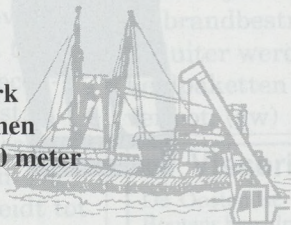
matrozen Luc Vantroyen en Erwin Zamman. De oude N.64 vaart nu als garnaalvaartuig vanuit Zoutkamp. De nieuwe N.64 is tien jaar oud.

Het was reder Roger Calcoen die het 19,60 meter lange polyvalente vaartuig in Oostkamp liet bouwen. Oorspronkelijk was het vaartuig uitgerust voor de warrelnet- en de plankenvisserij. Na enkele jaren volgde de overschakeling op de boomkorvisserij.

Nieuwe afgevaardigde in Vissershavencommissie

Door het overlijden van Michel Van Elverdinghe (zie HVB XII/1999) kwam een plaats vacant van afgevaardigde van de handelaars in de stedelijke vissershavencommissie van Nieuwpoort. Romeo Rau junior van de vishandel Jens werd als nieuwe afgevaardigde verkozen. Jacky Van Elverdinghe wordt zijn plaatsvervanger.

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



Bureel - werkplaatsen:
 Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
 Werfkaai 9-11 (vissershaven)
 Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
 24 u / 24 u **GSM 0477-41.20.93**



Verheye Joël
 n.v.



GMDSS/VMS-satellietvolgapparatuur verplicht vanaf 1 januari

Dienst voor Zeevisserij en vloot nog niet klaar voor VMS



Heel wat belangstelling voor de uiteenzetting over het VMS-systeem. (foto gw)

In de Oostendse vestiging van het Provinciaal Maritiem Instituut organiseerde de Nationale Gemengde Commissie ter Voorkoming van Arbeidsongevallen in de Zeevisserij op de voorlaatste dag van het jaar een 'Dag van de Veiligheid'. Ondanks de moeilijke datum waren heel wat reders en schippers opgedaagd.

DE BELANGSTELLENDEN KEKEN voor-
 uit naar de uiteenzetting over de verplichte satellietvolgapparatuur, het *Vessel Monitoring System* (VMS), door ingenieur Verhegghen van de Dienst Zeevisserij. Het opgelegde satellietcontrolesysteem moest vanaf 1 januari op bijna alle vaartuigen aanwezig zijn. De verplichting geldt voor ongeveer 2.500 Europese vissersvaartuigen vanaf 24 meter (of 20 meter tussen de loodlijnen). Ook vaartuigen van niet-EU-landen zullen maar in Europese territoriale wateren mogen vissen als zij per satelliet kunnen worden gevolgd. Het VMS stuurt op regelde tijd-

stippen positiegegevens van een schip door en laat dus een betere controle op de visserij-activiteit toe. De apparatuur zorgt voor gelijktijdige transmissie naar zowel de vlaggestaat als naar de kustlidstaat. De gegevens moeten drie jaar bewaard blijven. De Europese Commissie heeft toegang tot de bestanden.

Bijna honderd onder Belgische vlag varende vissersvaartuigen zullen zich het systeem moeten aanschaffen. De Belgische overheid wil immers dat alle vaartuigen van meer dan 70 brutoton ook

over het VMS beschikken. Enkel vaartuigen die niet langer dan 24 uur op zee en uitsluitend binnen de 12-mijlszone vissen moeten de apparatuur niet aan boord nemen. Dat zijn er een twintigtal. De rederijen kunnen rekenen op een tussenkomst van 137.000 frank subsidie per vaartuig voor aankoop en plaatsing van het VMS.

Niet klaar

Met ingang van 1 januari 2000 werd het systeem verplicht. Maar de Belgische (en ook de Nederlandse) vloot is er nog niet klaar



Kredieten op maat van uw plannen

Wij geven de toekomst alle kansen



De VMS-baken, op achtergrond ingenieur J.F. Verhegghen van de Dienst Zeevisserij. (foto gw)

voor. De Belgische vloot heeft voor dezelfde VMS-apparatuur als Nederland gekozen. Alles werd voor de Belgische vaartuigen zo geregeld dat er een collectieve aankoop van de VMS/GMDSS Inmarsat C-apparatuur gebeurde via de Vlaamse Visserij Coöperatie; een operatie waarmee sommige andere leveranciers van elektronisch navigatiemateriaal niet steeds gelukkig waren.

De vaartuigen zijn nu nog niet uitgerust met een baken (blue box). Ook het basisstation bij de Dienst voor Zeevisserij in Oostende is nog niet geïnstalleerd. Dat gebeurt wel deze maand. Eenmaal operationeel moeten de vaartuigen om de twee uren en in sommige gevallen om het uur gegevens in real time doorsturen naar het controlecentrum. Maar ook een mobiel station, zoals het visserijwachtschip, kan de gegevens opvangen. De invoering van het systeem leidt tot een vermindering van een aantal verplichte procedures.

Veiligheid

Het GMDSS/VMS bevordert ook de veiligheid. De koers en de positie van de vaartuigen zijn altijd

bekend. Bij defect van de baken is gebruik van alternatieve rapportering verplicht. Uiteraard staan er zware sancties op knoeien. De schipper draagt ook hier een grote verantwoordelijkheid.

De aanwezigen kregen ook uitleg over andere veiligheidsaangelegenheden. Bart Schiltz gaf als voorzitter van het Zeevisserijfonds tekst en uitleg bij het project 'Preventie van gezondheids- en veiligheidsrisico's aan boord'.

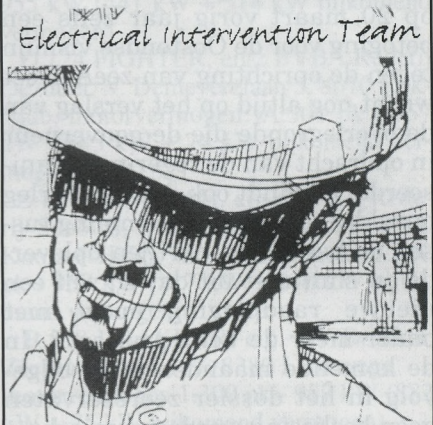
Projectcoördinator veiligheid op zee I. Crombez gaf toelichting bij de checklist en het gebruik van gevaarlijke producten. Veiligheidsinstructeur van PVI-Antwerpen T. Devolder sprak over gevaarlijke stoffen, brandrisico's en brandbestrijding aan boord. Als afsluiter werden nog tien veiligheidspakketten onder de aanwezigen verlost. (gw)

Visserij en toerisme

De Oostendse VLD-voorzitter Philippe Boutens benadrukte in zijn nieuwjaarstoespraak het belang van de haven en de visserij. 'De visserij moet volledig worden ingekaderd in het toerisme', zei Boutens. 'Door de visserij uit te spelen als een toeristische aantrekkingspool kunnen nog meer toeristen naar Oostende worden gehaald.' (gelezen in weekblad Tips, 20 januari)

quintiens

n.v.



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

Activiteitenkalender voor vissers

FEBRUARI

4 Filmavond over de visserij, Provinciaal Maritiem Instituut, Oostende (20 u.)

19 Viering 10 jaar Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende, Thermae Palace, Oostende. Meer info op tel.nr 059/500 876.

19-27 45ste HISWA, internationale watersportbeurs in Amsterdam (Ned)

MAART

23-26 "Fish International 2000" in Bremen (Duitsland)

27-29 "Fishing Gear Systems", internationale conferentie in Glasgow (Schot)

30-1/4 "Fishing 2000", internationale visserijvalbeurs in Glasgow (Schot)

31 Officiële start elektronische veiligheidssysteem van Oostende (Eurohal)

MEI

30 Veiling eerste vaatje Hollandse Nieuwe in Scheveningen

31 Start Haringseizoen

JUNI

3 "Dag van de Nederlandse visserij" in Den Helder-Texel

SEPTEMBER

14-18 "Rotterdam Maritime", internationale vakbeurs in Rotterdam (Ned.)

OKTOBER

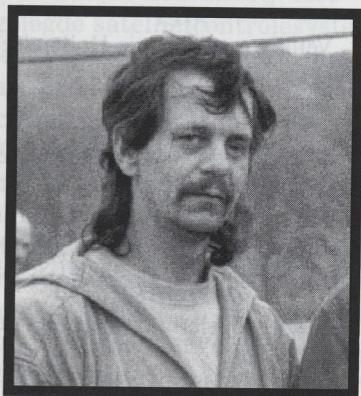
6 Viering 50-jarig bestaan van de Rederscentrale.

Nog geen beslissing in dossier Zeereservaten

Minister Magda Aelvoet zal op korte termijn geen beslissing nemen in het dossier van de oprichting van acht zeereservaten voor onze kust. Het initiatief dat ondermeer beperkingen voor de beroeps- en sportvisserij inhoudt stuitte op grote weerstand bij de gebruikers van het Noordzeegebied. De visserij- en de watersportsector hielden op 20 maart vorig jaar zelfs een betoging voor de Oostendse vismijn tegen de oprichting van zeeAelvoet wacht nog altijd op het verslag van de overleggronde die de gouverneur in opdracht van de regering organiseerde. Zij vindt ook dat dit overleg onvoldoende overeenstemming tussen de betrokken partijen opleverde en sluit niet uit dat zij zelf een nieuwe raadpleging opzet met ondermeer de beroepsvisserij. In de komende maanden moet bijgevolg in het dossier zeereservaten geen beslissing worden verwacht.

Lijk van vermiste Jean-Pierre Pots gevonden

Bijna anderhalve maand nadat de 41-jarige motorist van de O.231 St.-Carolus, Jean-Pierre Pots, in de haven van Den Helder om het leven kwam, werd zijn stoffelijk overschot gevonden. De visser verdween in de nacht van op 4 december. Hij werd het laatste gezien in een onlangs heropend visserscafé waar hij met een collega-visser tafelde. Toen hij de zaak verliet schreef hij nog een dankwoord voor de goede ontvangst in het gastenboek. Wat er nadien gebeurde is onduidelijk. Vermoed wordt dat hij tussen wal en schip viel. Zoekacties in de haven leverden niets op. Op zaterdag 15 januari werd zijn lijk aangetroffen in het havendok. Het stoffelijk overschot werd overgebracht naar Oostende voor een autopsie die uitsluitsel moet geven over de doodsoorzaak.



Visserijschool naar Oostendse vismijn?

Het gerucht doet al enige tijd de ronde dat de twee vestigingen (Heist en Oostende) voor het Provinciaal Maritiem Instituut (PMI) niet lang meer houdbaar zijn. De problematiek is bekend en volgens sommige bronnen is het nu al een uitgemaakte zaak dat een van de twee vestigingen (Heist) wordt 'opgeofferd'. Publieke uitspraken zijn daar evenwel nog niet over gedaan. Gerard Naeyaert liep op de huldiging van verdienstelijke reders te Oostende dan ook met een grote bocht omheen het geladen dossier. "Voor de visserijopleiding is het heel belangrijk dat de leerlingen onmiddellijk voeling hebben met de praktijk. In geen van beide vestigingsplaatsen is dat het geval. We moeten dus uitkijken naar een huisvesting dicht bij de kade en de vismijn." Dat zou kunnen betekenen dat ook voor het gebouw van de John Bauwensschool in Oostende mogelijks andere plannen bestaan. "Door beide scholen tot één entiteit om te vormen kunnen we meer middelen vrijmaken voor het visserijonderwijs," ging Naeyaert door. Dat wist het provinciebestuur ook al voor de fusie van 1 september 1995, maar toen vond ze de ingreep te drastisch. Naeyaert stelde de overbodige vraag of daarvoor in de Oostendse vissershaven ruimte beschikbaar is. De Oostendse schepen Dries Vermeesch wijst die mogelijkheid zeker niet af. Wat onvermijdelijk de vraag oproept of de keuze al niet gemaakt is. Onlangs verklaarde schooldirecteur Marc Dewinter nog in een krant dat hij wel degelijk weet heeft van de overheveling van de vestiging Heist naar Oostende. Dat staat dan weer in schril contrast met andere uitlatingen van zowel de gedeputeerde die verantwoordelijk is voor de visserij (Naeyaert) als deze die het provinciaal onderwijs onder zijn bevoegdheid heeft (Defreyne), dat er niets aan de situatie verandert. In Heist verzekerde Naeyaert zijn plaatselijke partijleden dat de school er wel degelijk zou blijven bestaan. Zo ook verklaarde onderwijsdepute Defreigne naar verluidt onlangs op een vergadering op het PMI te Oostende nog dat de Heistse vestiging blijft bestaan zolang er zich

daar kandidaat-leerlingen aanbieden. 'Het visserijonderwijs is nu eenmaal een duur onderwijs,' zo zou de gedeputeerde daar gezegd hebben, 'maar of een afbouw van een van de twee vestigingen het financieel probleem oplost is ook niet zeker. Want leerlingenvervoer van en naar die ene vestiging kost uiteraard ook veel geld.'

Over ministers die komen en niet komen

Twee ministeriële excellenties kondigden de voorbije weken een bezoek aan om nader kennis te maken met de visserij. Op woensdag 19 januari zou Vlaams minister van werkgelegenheid en toerisme Renaat Landuyt (SP) de Oostendse vismijn, het visfileercentrum en de O.129 Amandine bezoeken. Hij zou ook een werkvergadering van de Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij in het bestuursgebouw bijwonen.

Vrijdag 21 januari was de komst van Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw Vera Dua (Agalev) aangekondigd. Zij zou een werkvergadering en rondleiding op het Departement voor Zeevisserij (Rijksstation) bijwonen en een of meerdere visverwerkende bedrijven bezoeken.

Tel elfder ure werden beide bezoeken afgelast. Voor minister Dua werd ziekte als reden ingeroepen. Voor het wegblijven van minister Landuyt hebben we geen verklaring gekregen.

Ook federaal Minister van Landbouw en middenstand Jaak Gabriëls (VLD) is aangekondigd. Hij komt op maandag 31 januari. De nieuwe regering zit nu al meer dan een half jaar in het zadel. De landbouw- en visserijminister had het ongetwijfeld bijzonder druk met de naweeën van de dioxinecrisis dat hij niet vroeger tijd vond om zich eens voor een kennismaking met de visserij vrij te maken. Of hij opdaagde kunnen we hier niet bevestigen omdat alle HVB-copij toen al bij onze drukker was. Wel meldde men ons dat volgende thema's door de minister aangesneden zouden worden: economische band van Nederlands-Belgische schepen met Vlaanderen, specifiek garnalenvlootsegment, becherming 3-mijlszone voor de kust en VMS.

N.86 Surcouf vernieuwd



Het nieuwe bovendeel van het stuurhuis wordt aan boord gebracht van de N.86 Surcouf. (foto gw)

Aan de Baelskaai in Oostende wordt het kleine kustvaartuig N.86 Surcouf (14,5 m.) onder handen genomen. Het vaartuig van Oostduinkerkenaar Charles Beuckels en zoon Rudy kreeg eerste een nieuwe Scania-motor van 195 pk aan boord. Daarna volgde de vervanging van het bovenste deel van het stuurhuis. Een constructie in aluminium kwam in de plaats van de bijna driemaal zwaardere stalen bovenbouw. De nieuwe gewichtsverdeling komt uiteraard de stabiliteit van het vaartuig ten goede. Deze werken werden uitgevoerd door Renaud Diesel en smederij St.-Martin.

Daarna volgt de vervanging van het elektriciteitsnet. De werkzaamheden houden het vaartuig twee maanden uit de vaart en zullen eind februari beëindigd zijn. Het gaat opnieuw om een aanzienlijke investering. Alles bijeen worden de kosten op acht miljoen frank geraamd. De "Nieuwpoortse garnaalkoning" Charles Beuckels verwierf eind '92 het in 1986 in Oostkamp gebouwde vaartuig. Het kustvaartuig werd als Z.86 Surcouf in de vaart gebracht door Robert Vlietinck uit Heist. Het is het zusterschip van de O.82 Saint-Antoine die in '92 kapseisde. (gw)



COOPERATIEVE PRODUCTENTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

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

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

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

Veranderingen in de Officiële Lijst van Belgische Vissersvaartuigen

(officieus)

Bijkomend vermogen:

Z.296 MOOIE MEID, eig.: BVBA De Zwerver, H. Baelskaai 14, motorvermogen: 1.247 pk - 917 kW (540 kW + 377 kW bijkomend vermogen)

Z.483 CAROLINA, eig.: Rederij Nathalie NV, Heistlaan 315, 8301 Knokke-Heist, motorvermogen: 1.298 pk - 955 kW (441 kW + 514 kW bijkomend vermogen)

O.124 FIGHTER, eig.: BVBA Rederij Dezutter, V. Demeyerelaan 3, 8670 Koksijde, motorvermogen: A.301 pk / 957 kW (883 kW + 74 kW bijkomend vermogen van O.52)

Z.121 DEBORAH, eig.: BVBA Rederij Seabird, Magere Schorre 29, 8300 Knokke-Heist, motorvermogen: 1.300 pk - 957 kW (817 kW + 140 kW bijkomend vermogen)

B.518 DRAKKAR, eig. NV Drakkar, Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege motorvermogen 1.300 pk - 957 kW (882 kW + 75 kW bijkomend vermogen)

Z.46 NEPTUNUS, eig.: NV Olympus, Vuurkruisenstraat 5, 8301 Knokke-Heist motorvermogen: 1.300 pk - 957 kW (883 kW + 74 kW bijkomend vermogen)

Nieuwe motor:

Z.582 ASANNAT (voorheen Z.403 Stern), eig. BVBA Versluys-Vantroye, Kapellestraat 167, Bredene, motor Cummins (bj. 1999)

N.95 JONAS II, eig.: Rederij Vanderbeken-Louwagie, Hoogstraat 1, 8620 Nieuwpoort

Z.525 SYLVIA-MARY, eig. BVBA Rederij Coudekercke, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist

Wijziging tonnemaat, lengte en motor:

Z.91 NOORDHINDER, eig.: BVBA Rederij De Noordhinder, Van Hoenaackerpad 10, 8301, Knokke-Heist Tonnemaat: 311 gt - 93 nt; loa 37,88

Wijziging eigendom, naam en nummer:

N.73 KOTJE wordt N.64 MOOIE MEID, eig.: BVBA Dawenda, Bamburgstraat 16, 8434 Westende

Wijziging van eigendom en naam:

Z.284 VICKY wordt Z.284 ANTONIA-MARTRUDA, eig. BVBA Carpe Diem, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist

O.455 ZEESYMPHONIE wordt Z.455 DIKKOP, eig.: BVBA Jacomina, H. Baelskaai 14, Oostende

Wijziging tonnemaat en motor:

Z.36 ARCA, eig. BVBA Rederij Arca, Graaf Jansdijk 219, 8300 Knokke-Heist, tonnemaat: 286 gt - 85 nt - motor ABC (bj. 1999)

Adreswijziging:

Z.28 eig. Christoph BVBA, Monnikenwerve 25, 8000 Brugge

Z.35 ORA ET LABORA, eig.: NV

Jacobus, Brusselstraat 26, 8380 Zeebrugge

Geschrap:

N.64 BLACK-JACK, eig.: BVBA Rederij Dawenda, Bamburgstraat 16, 8434 Westende. Geschrap: 15.11.99 (uitgevoerd naar Nederland)

Doorhaling in register der zeeschepen:

O.206 KRISJEAN-HENSON, eig. NV Rederij Noordpas, Vissersstraat 17, 8380 Zeebrugge. Uitgevoerd naar Spanje (reeds geschrap op 20.04.99)

Nieuw vaartuig:

Z.575 HEIN SENIOR, eig. BVBA De Toekomst, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist.

Bouworder voor nieuwe eurokotter N.738

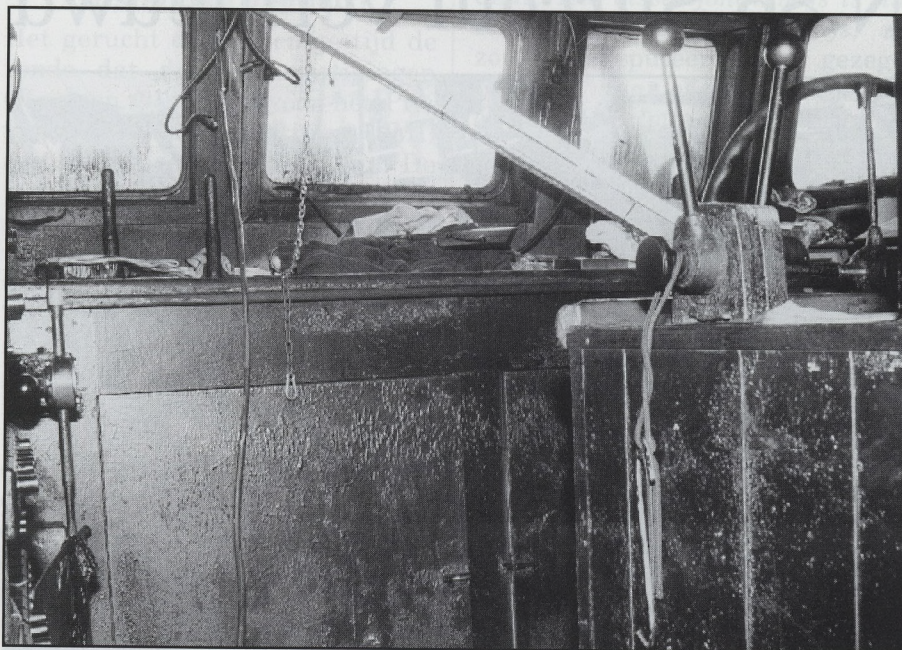
De Nederlandse scheepsbouwer Van der Werff & Visser uit Irnsum heeft nog een nieuwe opdracht aan het reeds goedgevulde ordeboek toegevoegd. De gebroeders Piet en Johan Haasnoot hebben een bouwovereenkomst getekend voor een nieuwe Belgische Eurokotter N.738.

De werf heeft pas de Z.575 Hein Senior voor Berti en Jelle Hakvoort opgeleverd en de nieuwe Z.402 staat in de steigers. In het ordeboek staan ook de nieuwe Z.50, Z.60 en O.231.

Korf koopt Z.84 De Klauwaert

Rederij Noordpas (familie Korf uit Urk) heeft de Z.84 De Klauwaert overgenomen. Weliswaar zonder vergunningen. Die zijn nodig voor de vervanging van het vaartuig door een nieuwe eenheid. De Z.84 komt onder Nederlandse vlag onder het nummer UK.168.

Uitgebrande O.100 Emilie eind februari hersteld



Zwartgeblakerd staal is het enige wat overbleef op de brug. (foto gw)

Het kustvaartuig O.100 Emilie van Eddy Eerebout en Valère Vansteene is op kerstdag uitgebrand. Op de brug en in het ruim ging alles wat brandbaar was in de vlammen op. Enkel de zwartgeblakerde stalen constructie hield stand. De schade loopt in de miljoenen.

HET BERICHT KWAM nog op de valreep in ons vorig nummer. Ondertussen is de opruiming van het puin achter de rug en kan de herstelling aangevat worden. De Baelskaai-bedrijven St.-Martin, Renaud Diesel en Electro Opdedrynck stellen alles in het werk om de schade ongedaan te maken. Scheepstimmerbedrijf Lowyck staat in voor de binnenafwerking. "Als het een beetje meezit dat is ons vaartuig eind februari varensklaar", verzekerde mede-eigenaar Valère Vansteene.

Drie miljoen

Het vuur sloeg al wild om zich heen toen de brand op kerstdagmorgen werd opgemerkt. Een arbeider die een herstelling uitvoerde in de parking onder de Oostendse Visserskaai rook de brand, maar kon de vuurhaard niet onmiddellijk lokaliseren. Hij zag wel rook uit de schouw van het vissersvaartuig ontsnappen. Pas toen de vlammen zich duidelijk manifesteerden werd de vuurhaard duidelijk. Hij alarmeerde de brandweer die met zwaar materiaal ter plaatse kwam. Een dikke laag schuim bedwong het vuur in de moeilijk toegankelijke ruimten. De oorzaak van de brand lag bij een door de stormwind uitgedoofde mazoutkachel. Toen het vuur opnieuw oplaaide is de kachel ontploft. Een expert van de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood kon dit na onderzoek bevestigen.

Alles wat in het stuurhuis stond, het bemanningsverblijf en het ruim is verkoold. De schade loopt dan ook op tot drie miljoen, het economisch verlies niet meegeteld. Het vaartuig zal immers enkele maanden aan de kant blijven vooraleer het opnieuw zeewaardig is. Voor het verkoopsstalletje aan de Vistrap is ook de bevoorrading weggefallen.

De O.100 is 35 jaar oud (bouwjaar 1964) maar door degelijk onderhoud nog steeds in goede conditie. Het was tot in 1986 eigendom van Constant Wynsberghe-Barbaix. Het duo Eerebout-Vansteene exploiteert de garnaalvanger ondertussen bijna vijftien jaar. De bemanning wordt gevormd door Valère Vansteene en Ronny Duyck. (gw)

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

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

Maertens: "Rederscentrale kan nauwelijks nog 'Belgisch' genoemd worden"

WESTHOEKSENATOR MICHIEL MAERTENS stelde op 20 januari aan minister van landbouw Jaak Gabriëls een uitgebreide vraag over de visserij. Hij had het daarin meer bepaald over de maatregel waarbij de minister aan schepen van meer dan 70 brutoton verbod oplegt om binnen de 3-mijlszone op tong te jagen.

DEZE TIJDELIJKE MAATREGEL (die er kwam na de havenblokkade door de kustvissers begin 1998) kwam enigszins tegemoet aan de eisen actievoerders die haast jaarlijks klagen over de aanwezigheid van grote (Nederlandse) eurokotters vlak onder de Vlaamse kust. De aanwezigheid van die grote vaartuigen zorgt er immers voor, zo is de stelling van de kustvissers, dat er voor de kleinere vaartuigen nauwelijks nog iets te vangen is. Toen de betreffende maatregel in 1999 door de minister opnieuw met een jaar verlengd werd, kwam er fel protest vanwege de reders van een aantal Nederlandse boomkorvaartuigen. Eerst dreigden ze de zaak voor de rechter te brengen, maar omdat hun raadsman inzag dat juridische stappen geen uitkomst zouden bieden, bleven ze de zaak af. Wel formuleerden de Nederlandse kottereigenaren de uitdrukkelijke eis dat de maatregel nu niet meer verlengd zou worden. Zij zegden hierin gevolgd te worden door de Rederscentrale.

Uit de Vlaamse visserij kwamen daarop tegenstrijdige reacties. De voorzitter van de Vlaamse Vissersbond, Barbaix, schreef de minister een brief waarin hij vroeg om de maatregel wel degelijk te verlengen. Meer zelfs: hij vroeg uitdrukkelijk om meer vissoorten bij het

verbod te betrekken. De directeur van de Rederscentrale, Corbisier, daarentegen verklaarde in ons blad dat de Belgische minister zijn geloofwaardigheid dan verliest: *'Het is niet ernstig,'* zo zei hij, *'om eerst een Koninklijk Besluit uit te vaardigen dat tijdelijk is om die maatregel achteraf door verlengingen permanent te maken.'* (HVB I/2000, p. 9.)

Schadelijk monopolie

In zijn interpellatie zegt senator Maertens verwonderd te zijn over het standpunt van de Rederscentrale. Maertens: *'In dat verband wil ik de minister er toch op wijzen dat de Belgische Rederscentrale het prefix "Belgisch" nog nauwelijks waard is. Ze is niet alleen geïnfiltreerd door de krachtige Nederlandse reders die onder Belgische vlag varen, maar ze heeft in maart vorig jaar samen met de Nederlandse reders het koninklijk besluit aangevochten dat de vorige minister van Landbouw uitvaardigde om de economische band te verzekeren tussen de Belgische vloot en onze eigen vissershavens.'* En Maertens vervolgt: *'De vraag is of de minister, om het Belgisch karakter te kunnen waarborgen, geen initiatief moet nemen rond de erkenning van die monopoliserende producentenorganisatie in de visserij. Als dit niet gebeurt evolueren we naar een situatie waarbij de kustvloot alleen nog als een toeristische attractie, een soort Bokrijk aan zee, blijft bestaan, terwijl de grote bokkers, inclusief de Rederscentrale, een economisch instrument worden in de handen van de Nederlandse visserij.'*

Ten slotte verdedigde Maertens ook nog het standpunt dat de driemijlszone volledig (en dus niet uitsluitend voor tong) zou moeten voorbehouden worden aan de kustvissers. (fv)

'Je moet de mensen wakker schudden. De manier waarop ze de dingen zien helemaal omgooien. Schandalige afbeeldingen maken. Beelden waarvan de mensen gaan schuimbekken. Om hen te dwingen in te zien dat ze in een rare wereld leven. Een wereld die niet is zoals ze denken dat hij is.'
Pablo Picasso (1944)



'Het veelbesproken statuut van de zeevisser en de bemanningsproblematiek kwamen in zodanig veel raden, commissies en comités aan de orde dat er nauwelijks vooruitgang werd geboekt.'

Luc Corbisier, directeur van de RC.

'Ik heb steeds genoeg te eten gehad. Ik genoot van vele dingen - de kameraadschap van mijn vrouw, mijn kinderen, zonsopgangen. In de lente zag ik de planten groeien. Nu en dan greep een vriendelijke hand de mijne. Eén of twee keer was er iemand die me bijna begreep. Wat kan ik nog meer verlangen?'
Sigmund Freud.(1930)

'Terugblikkend over de laatste vijf jaar, zie ik een drastische wijziging (...) Ik zie een kottervloot toen van 283 schepen, die 39.000 ton aanvoerde, terwijl de huidige kottervloot van ruim 400 schepen, ondanks de vangstquota nu 100.000 ton mag aanvoeren. (...) In dankbaarheid stel ik vast dat de zee- en kustvisserij nu een relatief grote welstand genieten en daarmee in gunstige zin afsteken tegen de visserij in een aantal andere lidstaten.'

D.J. Langstraat, voorzitter van het Nederlandse Productschap Vis tijdens zijn nieuwjaarsrede.

'De Vlaamse visserij wordt sedert enkele jaren geconfronteerd met overnames door voornamelijk Nederlandse reders, die op deze manier hun vangstrechten proberen te verruimen. Het recentste offensief van de Nederlanders is bedoeld om kustvaartuigen op te kopen. Dat brengt de Vlaamse kustvisserij ernstig in gevaar. (...) Het is dan ook verwonderlijk dat de Belgische Rederscentrale, in haar publicaties publiciteit opneemt voor Nederlandse rederijen die vaartuigen te koop vragen.'
Didier Ramoudt in het Vlaams Parlement

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.

TUSSEN SCHIP & KAAI

Grappig, hoe sommige mensen windvanen imiteren. Maandenlang word je straal genegeerd. Bij een toevallige ontmoeting lijkt je wel in een andere dimensie rond te lopen, want ze kijken dwars door je heen. En dan plots, volgt dat moment waarop ze met politieke virtuositeit op je af stappen om een babbelje te slaan.

Plaats en tijd? Openbaar, en liefst met zoveel mogelijk mensen er rond.

Toen ik op het voorstel inging om in dit blad een maandelijks column te schrijven, heeft men mij voor dit soort situaties gewaarschuwd. Als columnist word je verondersteld je ongezouten mening over alles en iedereen naar het lezerscorps te katapulteren. Dat impliceert bijna automatisch dat iets of iemand die katapultages als gloeiende pek ervaart, of zich minstens hard op de eksterogen getrapt voelt. Alhoewel ik probeer om — als dat mogelijk is — geen namen te noemen, is het in deze verschrompelende visserijsector evident, dat praktisch iedereen al vlug door heeft wie of wat op de korrel genomen wordt. Het wordt me natuurlijk niet in dank afgenomen.

En dan, zijn er de mensen die soms vinden dat mijn pen helemaal niet scherp genoeg staat. Toen ik vorige maand een kwaadaardige handschoen wierp naar de reder van de Z.284 'Vicky', die zijn bemanning flagrant bedroog en beloog, kwamen er reac-

ties los zoals: *'Eigenlijk ben je véél te braaf geweest'*. Kun je je voorstellen wat een in kots en vitriool gedoopte pen van pakweg Herman Brusselmans (de auteur van het verboden scheldproza 'Uitgeverij Guggenheimer') daarover op papier zou gekwakt hebben? In de zin van: *Die ongelikte scheepjesmelker van een reder met zijn beerputadem, zijn vooruitgestoken kippenborst en zijn uitpuilende bekakte zwijnenderrière, die met zijn smerige krulstaart dat slijmerig, zelfingenomen kutwijf...* Die Herman toch. Maar laten we het in dit blad toch vooral netjes houden, voor de rechter beslist dat ook HVB uit de winkelrekken moet! Neen. Dat gunnen we niet aan al die paranoïde beleidsverantwoordelijken, die angstvallig voortdurend het visserijlandschap en aanpalende akkers afturen, op zoek naar stoorzenders en criticasters.

De man die, zoals gezegd, onverwacht met mij een praatje kwam maken, vond ook al dat ik hem met scherp beschoten had. Voegde hij er aan toe: *'Niet dat ik daar aanstoot aan neem hoor, maar'*, waarmee hij heel beleefd wou zeggen: *'Ik pik dat eigenlijk niet. Hou er nu maar eens mee op!'* Weet je, ik had hem niet eens persoonlijk mijn gifpen in de rug gestoken. De doorn in mijn oog is van een heel ander kaliber, veel meer allesomvattend. Deze hooggeplaatste beleidsverantwoordelijke verweet mij vervolgens: *'Niet alles wat je schrijft is waar.'* Maar beste meneer BeSluitvormer, wat verwacht je dan? Ronduit alles wat met beleid te maken heeft, wordt bekokstoofd achter gepantserde deuren. Geen enkel bemanningslid wordt om zijn mening gevraagd. Geen enkele schipper wordt op zijn ervaringen gepolst. Geen enkel belang

van de actieve visser wordt geregeld na eerst ZIJN visie te vragen, alvorens het in MB's of KB's te laten gieten door de bevoegde minister. En dan krijg je het verwijt dat je onwetend bent, en dat je er niets van kent. Inderdaad meneer, maar we worden door U onwetend gehouden.

Mijnheer zal ook nu mompelen dat dat allemaal niet waar is. Maar laat ons even serieus blijven. De kritiek die bijvoorbeeld de vorige regering te beurt viel, moet ook op lagere beleidsniveaus begrepen worden. De oude politieke cultuur, met zijn gebrekkige — in visserijmiddens onbestaande — communicatie heeft afgedaan. In deze moderne tijden van communicatietechnieken, tot satelietverbinding op onze vaartuigen toe, moeten die gepantserde deuren worden opengegooid. De kleine man moet het recht verwerven om zijn zegje te doen, zoals het in een moderne democratie betaamt. Zijn situatie en zijn mening daarover is belangrijk, of het nu gaat om quota-beheer, technische maatregelen, bemanningsproblematiek of sociale statuten. Ieder redelijk mens moet dat inzien. Als heren waarvan ik de naam alhier niet noem daar niet mee akkoord gaan, dan rest ons maar één mogelijkheid: VERENIGEN! Gezond overleg is de sleutel tot omwenteling. Op de dag dat zulk een droom werkelijk wordt, zullen we misschien moeten ophouden met kritiek te spuien. Pas dan kan er sprake zijn van een toekomst. Wie wil voor ons die toekomst?

FROID

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

Jules: 0477 59 09 17

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

Visbedrijven in de TOP 5000

Pieters Visbedrijf voor het eerst in Top 500

De jaarlijkse Top 5000 van het financieel-economisch magazine Trends is opnieuw verschenen. De uitgave bevat de rangschikking van de 5.000 (in werkelijkheid 5.458) grootste Belgische privébedrijven. De lijst begint met Electrabel (omzet 309.375 miljoen) en Jacques IJs uit Westerlo (omzet 355

miljoen) sluit af. We zochten de bedrijven uit de vissector voor u op en voegden ze toe aan de resultaten van de vorige jaren, want HVB publiceert al verschillende jaren deze tabel. Voor het eerst dringt Pieters Visbedrijf door tot de selectie van de 500 grootste Belgische ondernemingen. Nieuwkomer

op de lijst de de Brusselse firma Seadco (opgericht in 1990) die nooit eerder in de top voorkwam.

In de Top 5000 '98 komen 20 bedrijven uit de vissector voor. Ze vertegenwoordigen een omzet van 20.156 miljoen frank en zorgen voor 928 arbeidsplaatsen. (gw)

Visbedrijven in Top 5000

(rangschikking volgens toegevoegde waarde)

(1)	Jaar (2)	Plaats in Top 5000 (3)	Toeg. waarde (4)	Omzet in milj. fr. (5)	Expl. result. milj. fr. (6)	Netto winst/ verlies (7)	Cash flow (8)	EV/VV Fin. onafh. (9)	Cur. ratio (10)	aant. pers. (11)
1. Pieters Visbedrijf (Brugge)										
	98	474	866	4.446	187	167	243	46.2	1.2	306
	97	517	650	3.840	52	29	117	39.5	1.0	303
	96	508	728	3.545	92	140	223	47.9	1.2	279
	95	535	655	3.419	66	45	131	40.6	1.1	303
	94	531	571	3.292	54	24	103	41.8	1.1	257
2. Morubel (Oostende)										
	98	1.211	361	1.791	90	70	159	118.7	4.1	121
	97	1.163	416	1.811	131	98	146	139.1	4.1	118
	96	1.149	253	1.679	35	18	78	182.2	4.8	113
	95	1.201	177	1.584	-44	-113	-43	93.9	4.1	103
	94	1.106	216	1.651	-45	-136	-24	-3.7	5.0	105
3. ATKA (Puurs)										
	98	1.729	143	1.253	33	4	45	13.3	1.0	41
	97	1.886	120	1.081	29	0	39	14.4	1.1	31
	96	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	95	2.058	92	914	32	0	18	13.8	1.0	37
	94	1.968	86	921	30	1	17	15.7	1.1	28
4. All Freez (Maasmechelen)										
	98	3.813	105	537	27	15	36	17.4	1.1	42
	97	4.219	83	448	12	5	19	20.1	1.2	41
	96	3.901	93	467	14	5	22	20.4	1.2	43
	95	4.084	79	438	10	3	22	20.5	1.3	43
	94	4.120	75	420	24	12	21	24.3	1.3	37
5. Zeebrugse Visveiling (Zeebrugge)										
	98	1.091	102	1.992	6	1	33	33.1	0.9	65
	97	1.117	89	1.828	5	0	19	31.3	0.9	57
	96	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	95	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	94	1.094	165	1.671	-22	-11	34	-	-	55
6. Huyseune R. (Zeebrugge)										
	98	3.367	101	618	2	-5	8	8.7	0.9	65
	97	-	-	639	12	2	15	12.0	1.0	-

96	2.783	107	667	1	-1	13	11.1	0.9	73
95	2.788	117	653	12	1	17	12.3	1.0	79
94	2.707	115	649	6	-6	13	11.7	0.8	83

7. Gabriel (Bellevaux-Ligneuville)

98	3.255	101	637	20	2	18	29.4	0.8	57
97	3.354	92	574	17	2	19	29.9	1.1	49
96	3.086	101	592	20	2	28	34.3	0.9	47
95	3.382	96	532	19	1	19	31.8	0.8	47
94	2.664	96	660	10	3	20	29.2	0.8	49

8. Gabriel (Malmedy)

98	4.595	95	435	19	1	17	22.4	1.1	50
97	-	-	-	-	-	-	-	-	-
96	4.404	95	408	12	-11	12	4.0	1.0	53
95	4.606	88	382	11	-4	13	5.6	0.9	59
94	4.712	85	357	14	0	16	6.4	0.9	58

9. Galana (Waregem)

98	3.315	95	627	25	11	33	33.1	1.7	9
97	3.092	42	625	18	6	17	31.4	1.6	7
96	3.775	31	483	11	2	11	28.5	1.7	6
95	-	-	-	-	-	-	-	-	-

10. De Jager (Antwerpen)

98	4.371	61	461	12	8	23	79.4	1.5	26
97	4.711	42	393	-2	-1	7	76.7	1.5	25
96	-	-	-	-	-	-	-	-	-

11. Verbiest (Antwerpen)

98	4.304	52	470	8	5	16	29.6	1.1	30
97	4.387	37	427	-1	-1	7	25.7	1.0	28
96	-	-	340	-1	1	5	26.7	1.0	-
95	-	-	-	-	-	-	-	-	-

12. Vandermaesen (Heusden-Zolder)

98	2.810	51	750	-5	-7	3	14.0	1.0	30
97	2.934	50	664	5	1	8	23.2	1.0	28
96	2.840	50	654	5	4	12	15.5	1.0	33
95	3.131	46	576	-3	-5	4	19.3	0.9	33
94	2.956	49	593	0	0	8	19.5	0.9	33

13. Seadco (Brussel)

98	2.092	49	1.041	19	2	4	24.4	1.2	5
97	-	-	709	11	2	9	17.6	1.1	-
96	-	-	-	-	-	-	-	-	-

14. Hottlet Frozen Foods (Kontich)

98	2.026	46	1.080	13	2	5	21.9	1.2	8
97	2.228	82	896	58	12	18	34.5	1.3	8
96	2.232	60	838	40	5	11	28.9	1.3	8
95	2.224	54	834	8	2	12	27.5	1.3	9
94	2.239	62	791	18	6	11	33.8	1.3	9

15. Mar Products (Brussel)

98	2.456	45	879	32	1	4	16.1	1.1	5
97	2.626	51	757	26	1	13	23.4	1.2	6
96	2.880	44	645	28	1	8	24.1	1.2	8
95	3.094	34	581	21	-2	3	19.7	1.2	8
94	3.910	35	442	22	0	4	29.2	1.2	10

16. Paulus Henri en Zonen (Zeebrugge)

98	2.294	41	942	10	0	6	6.5	1.0	15
97	2.226	41	897	4	-1	14	3.7	1.0	13
96	3.162	29	579	12	2	6	6.1	1.0	5
95	3.882	21	464	4	1	5	5.9	1.0	4
94	3.961	21	437	3	1	6	5.7	0.9	4

17. Management and Trading (Rotselaar)

98	3.389	41	614	19	1	7	16.9	1.1	9
97	2.825	34	691	19	-1	6	27.6	1.2	5
96	3.358	30	545	20	0	2	7.9	1.0	6

..... 95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18. D.B. Vis (Zeebrugge)										
..... 98 5.293	41	368	1	0	4	9.8	0.9	31		
..... 97 4.712	41	393	3	2	8	9.7	0.9	12		
..... 96	-	-	-	-	-	-	-	-		

19. Setraco (Oostkamp)										
..... 98 3.091	35	671	17	-2	-1	18.3	1.3	5		
..... 97 2.846	58	688	41	17	20	17.4	1.3	4		
..... 96 3.470	28	529	20	5	9	10.3	1.2	3		
..... 95 3.898	35	462	21	8	11	9.3	1.2	4		
..... 94 4.360	32	393	18	6	9	9.2	1.1	4		

20. Pittman Seafoods (Zeebrugge)										
..... 98 3.777	29	544	17	6	10	16.7	1.2	5		
..... 97 4.072	32	465	5	5	8	18.3	1.2	3		
..... 96 4.448	26	404	14	5	8	14.2	1.2	3		
..... 95	21	293	9	3	4	11.6	1.1	-		
..... 94	18	212	-	-	-	-	-	-		

Enkele visbedrijven die op het ogenblik van het afsluiten van de samenstelling van de "Top 5000" geen balansen of jaarrekeningen hebben neergelegd voor het jaar 1998 komen in de lijst niet. Een aantal bedrijven die in de voorbije jaren in de Top 5000 zaten zijn weggevallen. Volledigheidshalve geven vissen we ze op. Voor de cijfers 1998 is het echter wachten op de publicatie van de Top 30.000.

United Foods Oostende (Bredene)										
..... 97 3.865	113	495	5	-14	14	42.6	1.0	59		
..... 96 3.755	119	485	17	1	24	36.7	1.1	61		
..... 95 3.519	118	511	24	-1	25	34.4	1.0	60		
..... 94 3.509	121	495	29	4	24	34.6	1.1	66		

Gadus (Nieuwpoort)										
..... 97 1.908	88	1.068	7	0	13	25.5	1.1	32		
..... 96	-	986	3	-4	8	21.8	1.0	-		
..... 95	-	-	-	-	-	-	-	-		
..... 94 2.277	70	778	7	3	14	-	-	25		

Promaritimes (Brussel)										
..... 97 4.852	29	378	1	0	4	14.8	1.1	24		
..... 96	-	283	0	-1	0	37.6	1.3	-		
..... 95	-	-	-	-	-	-	-	-		

Seafood Internationam Traders (Testelt)										
..... 97 4.008	27	474	12	6	10	19.3	1.0	3		
..... 96 5.173	21	337	1	2	6	18.4	1.0	2		
..... 95	13	147	4	1	4	25.7	1.1	-		
..... 94	16	148	-	-	-	-	-	-		

Maxi Fish (Brussel)										
..... 97 4.672	26	396	7	3	5	24.1	1.2	-		
..... 96 5.248	27	331	7	3	7	30.0	1.3	14		
..... 95 5.462	32	313	7	3	13	26.8	1.2	23		
..... 94 5.372	29	307	7	4	11	18.0	1.2	-		

La Couronne (Oostende)										
..... 97	74	281	-	-	-	-	-	-		
..... 96 5.366	74	324	4	2	15	54.6	1.2	53		
..... 95 5.171	77	334	0	-4	14	43.8	1.1	55		
..... 94 4.411	77	387	5	3	23	-	-	48		

- (1) Naam en vestigingsplaats van de onderneming
- (2) Plaats in de Top 5000 op basis van het omzetcijfer
- (3) Toegevoegde waarde in miljoenen frank
- (4) Omzet in miljoenen frank
- (5) Courant exploitatieresultaat van het boekjaar in miljoenen frank, onafhankelijk van het financieel en/of buitengewoon resultaat
- (6) Netto winst of verlies (-) in miljoenen frank na belastingen
- (7) Cash flow in miljoenen frank
- (8) Verhouding eigen vermogen (EV)/vreemd vermogen (VV) of graad van financiële onafhankelijkheid. Hoe kleiner het cijfer, hoe groter het financiële risico.
- (9) Current ratio of verhouding tussen de tegoeden op korte termijn en de kortetermijnschulden. Het cijfer toont de liquiditeit van de onderneming. Een CR gelijk of groter dan 1 geeft een positief bedrijfskapitaal aan, dwz dat de onderneming over liquide middelen beschikt. In de CR kleiner dan 1 dan is het bedrijfskapitaal negatief.
- Financiële analisten spreken van een kerngezond bedrijf als de CR minsten 2 bedraagt.
- (10) Aantal personeelsleden



DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

Voorwaar, voorwaar, in het lange bestaan van dit onovertroffen magazine heeft 1 rubriek zelden méér lezers genoten. Onze voortschrijdende concours ter bedenking van 1 affiche om het Imago van onze Sector aan te zwengelen, blijkt 1 schot in de roos te zijn. Tegelijk vreesden 1 aantal mensen (strekking Belgisch vorstenhuis) dat onze hoofdzwataelaar, de heer Vandekerckhove F., deze bladzijde weder ging misbruiken om 1 vermeende vete tussen hem en onze bloedeigen dienaar Gods uit te vechten; 1 strijd die onze schrijvelaar uiteraard op voorhand moet verliezen, als is het maar omdat E.H. Demaeght D. de Almachtige aan zijn kant heeft staan. (En neen, met de Almachtige bedoelen wij niet de heer Schiltz B., alhoewel ook deze laatste aan de kant van E.H. Demaeght staat en alhoewel de heer Schiltz evenmin van enige macht verstoken is.)



Word visser en geniet van het weidse uitzicht

Vorige maand bewezen we evenwel dat onze affichewedstrijd het niveau van 1 (denkbeeldige, maar daarom niet minder leuke) vete overstijgt. Toen kwam hier immers de photo te prijken van 1 halfnaakte mevrouw Spiegelaere L. En dat is, zoals in redersmiddens genoegzaam bekend, 1 keppe van onze hoofdzeveraar.

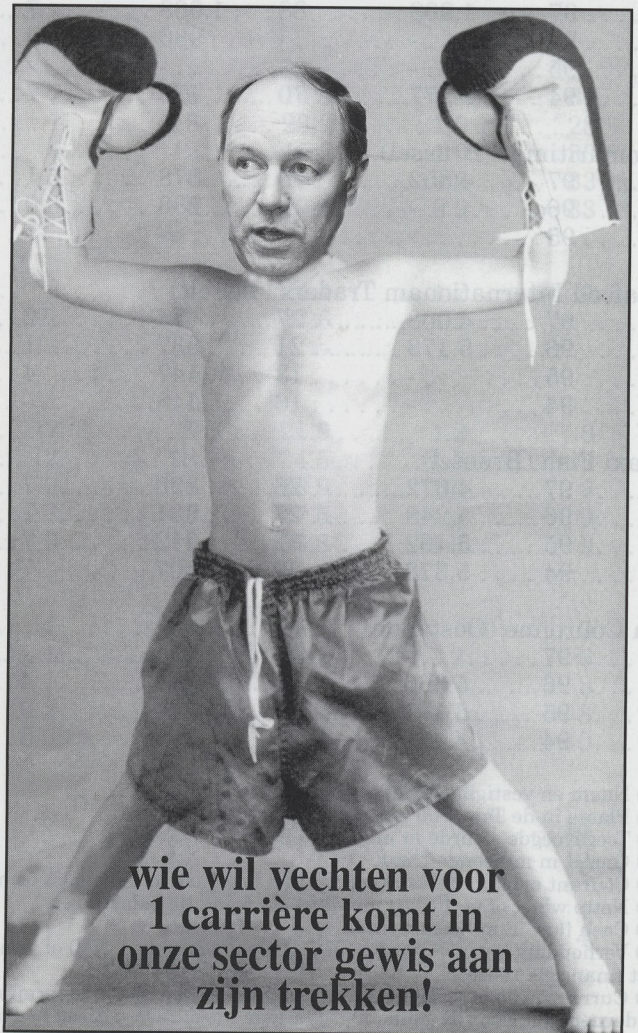
Waarmee we maar willen zeggen dat objectiviteit alhier troef is en dat elkeen mettertijd aan bod zal komen, vrienden zowel als vijanden, democratisch verkozenen, zowel als zij die rechtstreeks door de Schepper aangesteld werden.

Voilà. Deze ietwat bekakte inleiding hadden we nodig om u de twee ontwerpen voor te stellen die ons deze maand toegestuurd werden door het Vlaams Visserij Informatiecentrum (in de volksmond: VVIC), alwaar oud-burgemeester, oud-senator, oud-vanalles, de heer Desutter M., (foto onderaan) met brio (niet te verwarren met het gelijknamige wasproduct) de plak zwaait. De vraag is alleen: hoe lang nog, want deze meesterknecht van het kapitaal heeft het enige tijd geleden aangedurfd om (voor één keer in zijn leven) sectorgewijze iets te doen dat niet helemaal-honderd-procent kalothiek is en dat zal hem door sommigen niet in dank afgenomen worden, temeer daar het folkloristische sensatieblaadje dat gij nu leest heel die historie natuurlijk dik in de verf gezet heeft. Daarbij komt nog dat de regeringsvorming voor wat de heer Desutter betreft nog geen klein beetje tegengevallen is.

Hij is namelijk 1 politicus van de kalothieke partij (ook wel de *carriera nostra* genoemd) en deze is voor het eerst in 'k weet niet hoeveel millennia niet in de regering present. Vandaar ook wellicht dat de heer Desutter M. zich recentelijk ontpopt heeft tot iemand die in zijn schaarse vrije tijd 1 vogelaar geworden is, alleen maar om Agalev te plezieren. Tegelijk is hij sinds welbepaalde tijd het liberale gedachtegoed (gesteld dat zoiets zoude bestaan) bijzonder genegen. Ons zou het ten slotte niet verwonderen dat hij op 1 mei 2000 mee in de stoet opstapt; maar allez, dat zijn ten slotte allemaal onze zaken niet.

Bij ons staat immers De Eenheid Van De Sector centraal, al is het maar omdat wij dan misschien enige subsidie vanwege de Provincie mogen verwachten (uiteraard onder de opschortende voorwaarde dat wij nimmer nog met pastoors lachen, maar waarom ook niet: voor geld doen wij alles.) Vandaar dat wij nu maar vlug weder de nadruk leggen op onze affichewedstrijd onder het motto: *onderbroekenhumor und kein Ende!* Deze maand met 1 inzending vanwege de talrijke vrouwelijke medewerksters van het VVIC. Zij stuurden bovenstaande fotografische afbeelding op van 1 hunner (die onbekend wenst te blijven, al is het maar omdat de lezers er dan zelf vanalles bij kunnen fantaseren, hetgeen wij dan ook met vreugde doen). Deze lichteroteriserende afbeelding steekt dan weer schril af tegen de macho-inzending van de patron van al dat vrouwelijk schoon, de heer Desutter M. zelve, die ten behoeve van de sector zijn grootste kalleeson aangetrokken heeft (zie photo hiernevens) om zijn leuze kracht bij te zetten. (En gij moogt van de heer Desutter M. zeggen wat gij wilt: hij kan het weten!)

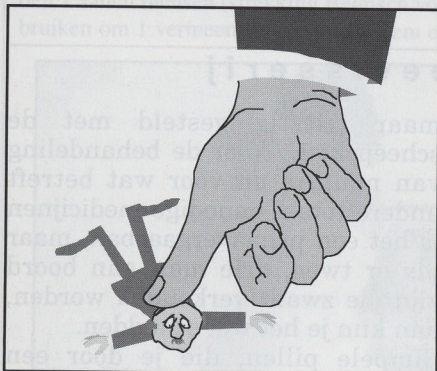
(Ja, 1 mens maakt zich hier allemaal geen vrienden mee, maar gij kent mij: plicht voor alles. Mag ik van dit restje bladzijde ook gebruik maken om mijn steeds verder schrinkend aantal fans iets te zeggen? De zeldzame luiden die nog de moeite zullen doen om (ten gepaste tijde uiteraard) op mijn crematie aanwezig te zijn, moeten weten dat de aanwezigen aldaar zullen verplicht worden samen 1 lied aan te heffen en wel de beroemde Monthy Python'song: 'Always look on the bright side of life'. Ik reken erop dat gij tegen die tijd de betreffende tekst van buiten kent! Moeilijk is ie niet, maar begin toch maar al te oefenen. Dank bij voorbaat.)



wie wil vechten voor 1 carrière komt in onze sector gewis aan zijn trekken!

Volgende week op deze bladzijde: de bijdrage van het vakbondsfront! Hernieuw vlug uw abonnement!!

Lezers brieven



Basissyndicalisme? Niets van gezien

Onlangs ben ik uit de visserij gestapt en bij de havendiensten van Zeebrugge gaan werken. Zodat ik nu ten minste een baan heb met een goed statuut, hetgeen van de visserij niet gezegd kan worden. En ik heb daarenboven niet de indruk dat ik nu minder verdien dan vroeger.

Toch blijf ik de visserij van nabij volgen. Van mijn syndicaat, ACV, kreeg ik in december 'De bollaert' toegestuurd, een nieuw ledenbladje voor de havenarbeiders. Daarin vond ik een oproep tot de vissers om mee te werken aan een oplossing voor een nieuw statuut voor de vissers.

In HVB I/2000 lees ik ook dat vakbondssecretaris Michel Claes verleden jaar al in mei over een nieuw voorstel ter zake zou onderhandelen. Mijn mening werd daar indertijd niet over gevraagd hoor; meer zelfs, ik heb daar toen nooit niet het minste over vernomen. Behalve dan in HVB, waar het voorstel door columnist Froid met de grond gelijk gemaakt werd. Te recht eigenlijk, want veel vissers vonden dat het voorstel volstond met flauwekul.

Ook heb ik vernomen dat het ACV zich buigt over de situatie van de vissersvrouwen. Meer zelfs: die vrouwen zouden meehelpen om het sociaal statuut van de vissers aan te passen. Ik weet niet zo

goed wie/wat daarmee bedoeld wordt, want mijn vrouwtje werd in al de tijd dat ik visser was nóóit ergens voor uitgenodigd. Waarbij ik me tegelijk de vraag stel of het niet erg is dat het ACV de echtgenotes ter hulp moet roepen om een sociaal statuut uit te werken en datzelfde ACV aan de leden niets vraagt, tenzij als het telaat is en het kalf al verdronken is.

Het is niet dat ik niet zou geprobeerd hebben daarin mijn stem te laten horen. Toen ik nog in de visserij zat ben ik tussen twee reizen in meermaals langs het kantoor van Claes in Zeebrugge langsgelopen. Maar nooit is het me gelukt hem te spreken te krijgen. 'Hij is voor de visserij nogal veel in 't buitenland', zegde men me daar altijd. Kan zijn, maar mij hebben die buitenlandse reizen niet veel opgebracht. En ik vraag me af voor wie het dat wel gedaan heeft. (Het schijnt trouwens dat ook het vrouwenproject inmiddels niet meer bij het ACV zit, maar bij de aalmoezenier, en dat er maar geen kredieten uit Europa komen om de koffietafel te betalen.)

Ik weet dat ik door deze brief te schrijven met vuur speel, want ik heb mijn syndicaat nodig gehad om dokwerker te kunnen worden en ik heb nog maar een contract voor een jaar gekregen. Misschien zet je dan ook maar beter mijn naam niet onder deze brief.

Naam en adres op de redactie bekend.

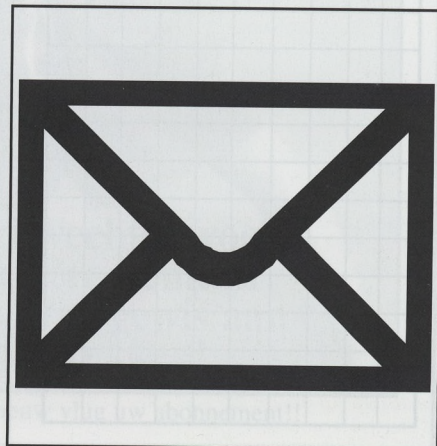
N.v.d.R. Zoals het in zo'n geval hoort, respecteren we de wens van de brieven-schrijver om naam en adres niet te vermelden. Maar we voegen er wel aan toe dat de dingen maar zullen veranderen als mensen met een weloverwogen mening ook openlijk, en onder hun eigen naam, voor hun ideeën uitkomen. Dat is iets waarover deze brieven-schrijver eens moet nadenken. Maar de sectortop en de bewindslieden in het algemeen geven we tegelijk óók iets om over na te denken. Hoe gaan we een maatschappij noemen waarin werknemers blijkbaar nog steeds schrik moeten hebben om openlijk voor hun ideeën uit te komen? Toch geen democratie zeker.

Visserij, toerisme en imago

In een van de vorige visserijbladen verscheen een interessant essay over *Visserij & Toerisme*. Ik meen daaruit op te maken dat het woord 'toerist' in vele oren een ongunstige bijklank heeft. Nochtans: een toerist is iemand die zijn milieu verlaat om iets op te zoeken waar hij belangstelling voor heeft en daar dikwijls ook zijn zuurverdiende vakantiegeld aan besteedt. Aan de kust heeft de visser een reuze-aandeel in deze belangstelling. We hebben daarvoor absoluut geen speciaal ontworpen imago van de vissers nodig. We zijn heus wel volwassen genoeg om ons te kunnen voorstellen dat het vissersleven zwaar en hard is. De ydillische prentjes die er inderdaad over de visserij bestaan zijn wel mooi om naar te kijken, maar dat belet ons toch niet om te beseffen dat mensen hard moeten zwegen om het visje tot in onze pan te krijgen. Niets wat waarde heeft wordt zonder moeite verkregen. Waardevolle dingen vragen steeds een inzet.

De zee is voor veel kustbewoners een broodwinning. De zee is tegelijk een fantastische uitdaging voor wie aan de kust geboren is. Uiteraard moeten de toeristen daar respect voor hebben. Zij moeten begrijpen dat iedereen zijn boterham moet kunnen verdienen, niet in de laatste plaats de vissers. Het is juist hier dat Het Visserijblad een rol kan spelen. Hoe beter het blad ook bij de toeristen bekend wordt, hoe beter ze zullen begrijpen waar de visserij voor staat en hoe meer respect ze zullen krijgen voor de mensen die in de sector werken;

L. Loncke, met buitenverblijf in Bredene



Maritieme Ombudsdienst wil ook schippers organiseren

De Maritieme Ombudsdienst die zichzelf in een persmededeling 'de middenstandsorganisatie voor de belangenverdediging van de vissersrijgemeenschap' noemt, zegt nu ook schippers en motoristen te willen groeperen. Dat zou gebeuren in een aparte groep die door coördinator Vanalderweireldt als 'beroepsfederatie' omschreven wordt.

Naar verluidt heerst op de kotters inderdaad nogal wat ongenoegen i.v.m. het uitblijven van een gunstiger sociaal statuut. Wellicht denkt de Ombudsdienst dat dit de geschikte voedingsbodem biedt om een nieuwe organisatie te laten ontluiken. Indien Vanalderweireldt in zijn opzet slaagt, dan krijgt de visserij af te rekenen met een fenomeen dat al vele jaren bij de spoorwegen bestaat. Naast de klassieke vakbonden functioneert daar een aparte organisatie van machinisten, die door middel van spectaculaire acties regelmatig van zich laat horen.

We vroegen vakbondsman Michel Claes (ACV) om een reactie. Hij meent dat zijn vakbond beter aan de leden moet uitleggen wat ze voor hen doet. Er bestaat effectief een behoefte, zo zegt Claes, om o.m. de schippers beter op de hoogte te brengen van hetgeen de vakbond verwezenlijkt. Sommigen hebben ook het gevoel dat ze te weinig betrokken worden bij de werking. Claes: *'Ik ben ook wel van plan om een aantal vissers nauwer bij de werking te betrekken. Anderzijds krijg je ook nog nauwelijks mensen bij elkaar als je een vergadering belegt. Maar de moderne elektronica laat ons vandaag toe om onze mensen op andere manieren te bereiken. We zullen daar dit jaar zeker werk van maken.'*

Twintig miljoen voor vispromotie

Het Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM) trekt dit jaar een budget van twintig miljoen frank uit om vispromotie te voeren. Met dat bedrag wordt o.m.; de campagne gevoerd rond het thema 'Vis van het jaar'. Er zijn ook nieuwe initiatieven. Er komt een kookwedstrijd voor amateurkoks en een nieuwe campagne om het gebruik van vis te verhogen. De bestaande reeks viskookboeken wordt voorlopig niet

uitgebreid. In 2000 zal immers het vierde viskookboek, 'De Europese viskeuken', dat in november vorig jaar gelanceerd werd, verder verspreid worden via de vishandel. De distributie van het boek wordt geraamd op maar liefst 30.000 exemplaren.

De vissector wordt in de Raad van Beheer van de VLAM vertegenwoordigd door Mia Op de Beeck. Verantwoordelijke voor de promotie van de visproducten is Luc Huysmans. Deze laatste is te bereiken op nr. 02 / 510 62 19.

Nederland derde Europese visexporteur

Na Denemarken en Ierland behoort Nederland tot de topdrie van de Europese uitvoerders van visserijproducten. Dat blijkt uit het overzicht 1997 van Eurostat, het Europees bureau voor de statistiek in Luxemburg.

Slechts enkele Europese landen, ook IJsland en Noorwegen, houden er een positieve Europese handelsbalans in visserijproducten op na. Duitsland, Spanje, Frankrijk en Italië exporteren hun visproducten vooral binnen het Europees Economisch Gebied.

Dat Europees Economisch Gebied heeft in zijn geheel een negatieve handelsbalans in visserijproducten (meer invoer dan uitvoer), zowel naar waarde als naar omvang. De tekorten bedroegen in 1997 bijna 15 miljard frank (3.650 miljoen Euro) en 610.000 ton.

Nederland is de grootste Europese exporteur van schaal- en schelpdierenbereidingen en -conserven (gevolgd door Denemarken en IJsland) en van visvetten en -oliën.

Tijdelijk geen EU-vissers in Marokkaanse wateren

Sinds begin december zijn de Marokkaanse wateren gesloten voor Europese vissers. Het visserijverdrag tussen de EU en Marokko liep immers af op 30 november en er is geen nieuwe overeenkomst. De onderhandelingen lopen, maar kunnen nog enkele maanden in beslag nemen. De Marokkaanse overheid wil duidelijk meer uit het nieuwe verdrag halen. Zij streeft naar meer Europese toegevingen, zoals de openstelling van een groter deel van de Europese markt voor Marokkaanse producten. De Europese Commissie staat dan weer onder druk van de zuidoostelijke lidstaten om geen andere producten te ruilen voor vis. Spanje, vragende partij voor visrechten voor de Marokkaanse kust en tevens

van her en der een belangrijk producent van tomaten, heeft al gewaarschuwd voor mogelijke dumpingprijzen van tomaten als Marokko meer armslag krijgt op de Europese markt.

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten



Antwerp Propeller Service

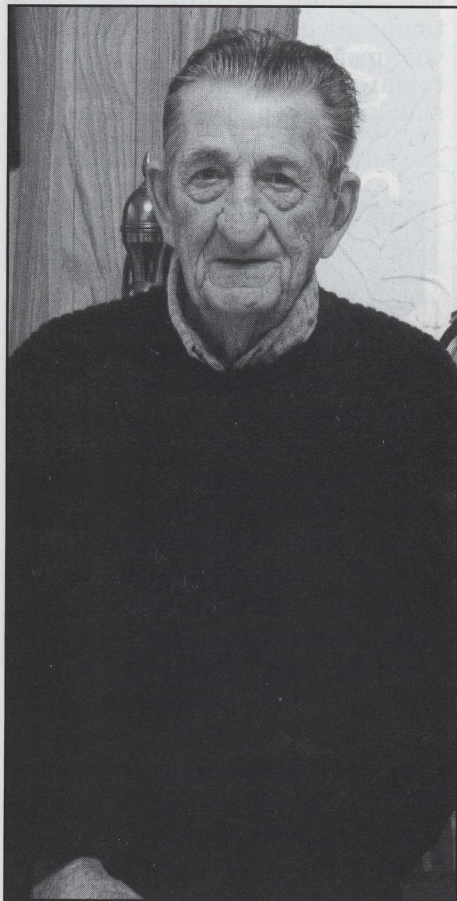
Kruibeeksesteenweg 162

2070 Burcht / Zwijndrecht

Telefoon 03/252 73 42

Telefax 03/252 92 12

GSM 075/67 54 56



Alfred De Duytsche:

‘Visserij, dat
was een zaak
van waarnemen,
ondervinden en
onthouden’

Heist - Ze worden zeldzaam, de oud-vissers die nog kunnen vertellen over de tijd van toen. En zij die het wel nog kunnen, komen er nauwelijks mee naar buiten. In de geborgenheid van de familiekring daarentegen komen ze tijd te kort als de verhalen loskomen.

Gelukkig is HVB ook voor hen nog steeds een beetje familie. Gelukkig, want hun verhalen zijn waardevol. Die oud-vissers, mannen van ijzer op schepen van hout, hebben aan den lijve meegeemaakt wat nu geschiedenis is. En een sector die zijn geschiedenis niet kent, kent ook zijn heden niet.

ALFRED DE DUYTSCHÉ vind je in de IJzerstraat te Heist. Hij werd op 11 november 87 jaar en is van het slag mensen dat graag vertelt. Jules, vader van Alfred, was afkomstig uit een kroostrijk gezin in Oostkamp. Elf kinderen, en de

jongens werkten in de bouw. Vader Jules werkte in Heist bij aannemer De Jonghe en heeft bijvoorbeeld de bouw van de huidige visserijschool, ‘t kasteeltje, meegeemaakt. Toen de toenmalige Rijksvisserijschool in ooit miserie had met de afvoer, is men vader Jules er trouwens bij gaan halen. Hij wist verdraaid goed hoe en waar de rioleringsbuizen lagen en in een paar uurtjes was het probleem opgelost. Het is duidelijk dat Alfred trots is op zijn vader, die een uitstekend stielman was.

School

Alfred heeft tot zijn veertien jaar (en geen dag langer) in de Heistse gemeenteschool gezeten. De dag na zijn verjaardag moest hij met broer Emiel mee naar de bouw. Alfred: *‘Het viel niet mee en Emiel stuurde mij vrij vlug weer naar huis, hij vond dat ik de handelingen van metselaar niet in mij droeg en dat ik het nooit zou kunnen. Dus moest ik maar wat anders zoeken.’*

Moeder vond de oplossing bij Alfreds meter in Zeebrugge. Meetje was mevrouw Debra, en kwam uit een familie die in de visserij meer

dan bekend was. Alfred was gelukkig ook graag gezien bij meetje, want het mocht sint-niklaasdag zijn, kerst of nieuwjaar... steeds was er een cadautje voor de piepjonge Alfred. *‘Toen meetje vernam dat ik in de bouw niet terecht kon vond ze dat helemaal geen probleem: ik kon toch visser worden. Dat durfde ik ook niet te weigeren. Henri, haar man, zorgde er dus voor dat ik als lavertje bij Medard Vantorre (Zwientje) aan boord van de Z.9 kon aanmonsteren. De bemanning bestond uit Gerard Vantorre (Zwientje) en Frans Vantorre (Grauwen). Het aanmonsteren gebeurde nog in het loodswezengebouw in de Mengélaan in Heist bij commissaris Cattoor.’*

De eerste vaartdag viel niet mee voor Alfred: *‘Mijn eerste reis! Het vaartuig liep tot de Westhinder en moest toen vanwege een storm weer naar de haven komen. Zeeziek tot en met! Gelukkig is dat maar een keer gebeurd en heb ik van de zeezakte nadien nooit meer van geweten. Verder had ik tijdens deze reis niets verdiend. Mijn loon bestond immers uit de ‘meikevertjes’ en daaronder verstond men hetgeen nu ondermaatse vis heet. Het*

kwam er dus op aan om na de visveiling, mijn part te verkopen aan de viskopers uit Brugge. Het kan weinige lijken, maar dat betaalde toch wel goed, want soms had ik meer verdiend dan wat een goede metselaar in mijn familie binnenbracht en pas op : zij werkten daar ook meer dan 8 uren per dag voor!’ Alfred schakelt vrij vlug over naar de Z.21 (Kromhoutmotor 100 HP (75kW en zeil). Aan boord vond hij er Pol Vlietinck (Kopeire) Medard Waeghe, Desire Cattoor (Duim) en Jef Verbeeck. De visgronden lagen nu buiten de Vlaamse banken of de Noordzee. Hij blijft hier 18 maanden en in 1927 verandert hij van vaartuig De Z.7, ‘Gustaaf-Rachel’ (Kromhout 100 Hp / 75 kW) is nu aan de beurt met Gerard Vantorre (Zwientje) als schipper, verder Pol Seeuws (Pol van sissen Patjes) en Jozef Vantorre (Zwientje) en Medard Vantorre (Zwientje).

Alfred heeft goede herinneringen aan de bemanningen, zeker aan die uit de beginperiode. Zij leerden hem het beroep en op zijn vele vragen kwam er altijd een antwoord. Men was wel streng en iets mispeuteren was steevast goed voor een terechtwijziging; men leerde je het wel. Anderzijds deed hij zijn werk goed en was niets hem te veel en dat zagen ze aan boord ook graag.

Een vissersvaartuig beschikte toen niet over instrumenten, het was allemaal simpel. ‘Visserij, dat was een zaak van waarnemen, onderzanding en geheugen’ aldus Alfred. ‘Als wij bijvoorbeeld aan een bank kwamen en er met het lood naar de diepte werd gepeild, dan kon men aan de aard van ‘t zand of andere gronden weten waar men zich bevond. Als de sleep gedaan was en het net aan boord lag kwam de stuurman er met zijn voet eens inwrijven of zelfs eens aan de aarde likken en wist dan te vertellen waar men gevist had. Ervaring speelde toen een grote rol ... plus de vele vertellingen, die steeds weer naar boven kwamen.’

Einde 1928 monstert hij aan op de H.32 ‘Anna-Marie’ (Scaniamotor 50 Hp/38kW), een nieuw vaartuig gebouwd in Blankenberge voor reder-schipper Joseph Vandieren-donck (Rovertje). Het klassieke

hennegat van de vaartuigen werd hier vervangen door een vierkantgat, nieuwigheid die het vissen veiliger moest maken. Aan boord waren Gust en Louis Vandieren-donck. De eerste ging in Heist als Rovertje door het leven, de tweede luisterde als men Kluts riep. Alfred: ‘Als je niet uit een vissersfamilie kwam, werd je toch wat naar achteren geduwd hoor. De eerste rij was er voor jou niet bij, of je moest je dubbel inzetten en bewijzen dat je het kon. Een voorbeeld daarvan waren de lessen die we kregen. Voor het brevet van lavertje (1926) bij Frans (Freins) en Pietje Vantorre in de gemeenteschool, die toen voor de avond- en weekendlessen lokalen bezorgde aan de Vrije Visserijschool was het ook oppassen geblazen. In de uitslag van het examen was ik de laatste en bij de uitreiking van de brevetten zei Gouverneur Baels, dat die laatste plaats voor zo’n grote jongen niet mooi was. Ik antwoordde direct dat ik in de handelschool eens tweede en eens

derde geworden was en dat ik dus niet dom was. Het gevolg was dat ik mijn brevet niet kreeg. Wist ik veel wie Baels was?’ Herinnert hij zich nog iets van dat visserijonderwijs. ‘Jawel, ik herinner me nog goed dat Pietje Vantorre les gaf en Freins heel de dag de gazet zat te lezen en niets zei.’

Hij voer 5 jaar bij Joseph Vandieren-donck en moest dan in 1932 voor 8 maanden naar het leger. Brugge werd zijn garnizoenstad: ‘Het waren gewoon acht verloren maanden. Als de legerdienst er op zat vond ik onmiddellijk vaart bij reder Henri Cattoor, aan boord van de Z.23 ‘Madelon’ (Industriemotor 80 Hp/60 kW) in 1921 in Boulogne gebouwd.’ Alfred monstert aan als motorist met een ver-gunning van 100 pK (75kW). Schipper is Louis Malfait. Hij blijft er twee jaar aan boord. Alfred is leergierig, stelt veel vragen, wil altijd het fijne van de zaak weten, snuistert veel in documentatie, boeken en tijdschriften. Ook nu liggen er op het hoekje



van de schouw een serie boeken. Al lezend en luisterend vergaart ook de jonge visser veel kennis, soms voldoende om Het is op die manier dat hij zijn vergunning voor motorist 100pK haalt. *'Maar ik was tegelijk erg koppig. Ik wilde gewoon niet naar de school gaan, ik zou het wel allemaal uit mezelf leren... en stuurman worden was de nieuwe uitdaging, maar uitsluitend met de zelfstudie lukte het me toch niet en moest ik het examen overdoen.'* Hij bekwam wel een vergunning om als stuurman te varen aan boord van Jules Demunters vaartuig dat op een Oostendse werf in aanbouw was. Nu besloot hij toch 's avonds naar de Oostendse Visserijschool van Directeur Callant te gaan. Hij slaagde niet in het examen, maar wist heel goed waar hij in een vraagstuk een rekenfout gemaakt had. Directeur Callant toonde begrip en Alfred kreeg een tweede kans, slaagde dit keer wèl en op juli 1939 stak hij het brevet van Schipper 2de klas op zak.

Alle aandacht ging vervolgens naar de bouw van het vaartuig, maar... hij heeft het nooit mogen voeren als stuurman. Maurice van Medard De Groote werd immers de uitverkorene.

In februari 1939 gaat hij aan boord van de H.70 'Jeanne-Madeleine' met Kromhoutmotor van 100 Hp(75kW) van reder Gerard Dobbelaere (Slekke).

Oorlog

1940, de oorlog dient zich aan: *'Er waren vluchtplannen om met vrouw en kinderen aan boord te*

gaan van de H.70. Alles was klaar en er werd afscheid genomen van de ouders . Vader overtuigde me er evenwel van om niet te vluchten, en wij bleven thuis.'

Op 26 maart 1942 kan hij op zee met de Z.39 'Ginette' (Deutz van 70Hp/53kW). Schipper was reder Henri Vantorre (Klakke), verder trof hij er Cesar Vantorre (Klakke), Pol Vantorre (Klode) en Jan Vantorre (Klodde). Alfred is de motorist. De haringperiode was voorbij en er werd volgens de oorlogsomstandigheden gevist. Het was gevaarlijk werken tussen de zeemijnen. In februari 1944 gaat Alfred aan boord van de Z.85, later wordt het de H.27. In Oostende kende men de capaciteiten van Alfred ook en Louis Zonnekein vroeg hem als schipper op de O. 117. De bemanning van de Oostendse vaartuigen bestond volgens Alfred in hoofdzaak uit Panne-naars, zo ook bij Louis Zonnekein. *'Zij kenden de visserij goed en wisten mij te vertellen waar ik moest gaan vissen en telkens gebeurde dat ook met goed resultaat. Ze kenden zeker alles van de haringvangst, en dat was ook logisch want de haring kwam omzeggens voorbij hun deur.'* Hierna volgen de Z.478, O.323, Z.251, Z.323.

Reder

In 1946 zet Alfred de grote stap en wordt hij mede-eigenaar van een vissersvaartuig dat in Boom gebouwd wordt. Zijn *compagnon* is Marcel Rabaey uit St. Idesbald, een landbouwer die Alfred tijdens de oorlog heeft leren kennen. In 1950 wordt Alfred alleen eigenaar-reder van het schip en de beman-

ning bestaat uit zijn broer Albert De Duytsche, Alfred De Groote en Rene Dobbelaere (Koote).

Het was een goede tijd voor de vissers, prachtige vangsten en naventante prijzen. Het vaartuig was in korte tijd afbetaald, maar de Moësmotor (120pK/89kW) was de zwakke schakel en slokte de winsten op door een reeks herstellingen die moesten uitgevoerd worden. Het ging zover dat men de Moës verving door een Deutzmotor. Ook nu weer: ellende met de brandstofpompen en men vond er maar geen oplossing voor. Alfred en zijn vaartuig kwamen bijgevolg altijd gehandicapt aan de start en in 1957 verkoopt hij zijn vaartuig.

Hij gaat als vervangingsmotorist aan boord van de Z.445 'Marina' van reder Petrus Latruwe (Patriesse). Na twee maanden wordt het de Z.522 'Marathon' van Joseph Vantorre (Sjouw) met een ABC-motor van 135 pK (100kW). Start hij daar als motorist, dan wordt hij snel schipper aan boord. In de reeks volgen nu de Z.453 Z.507 Z.519 Z.106 en Z.542. Alfred ging nu op grotere vaartuigen varen, kwestie van veel vaartdagen te halen voor zijn pensioen. In januari 1969 komt er weer een langere periode aan boord van de Z.444 'L'Avenir' (Bolnesmotor van 150 pK/110kW) van Leon Desmidt (Keun). Hij vndt er de Blankenbergenaars Florimond Waeghe en Pierre De Brauwer aan boord, ouwe knaken die vroeger reeds in HVB hun levensverhaal verteld hebben.

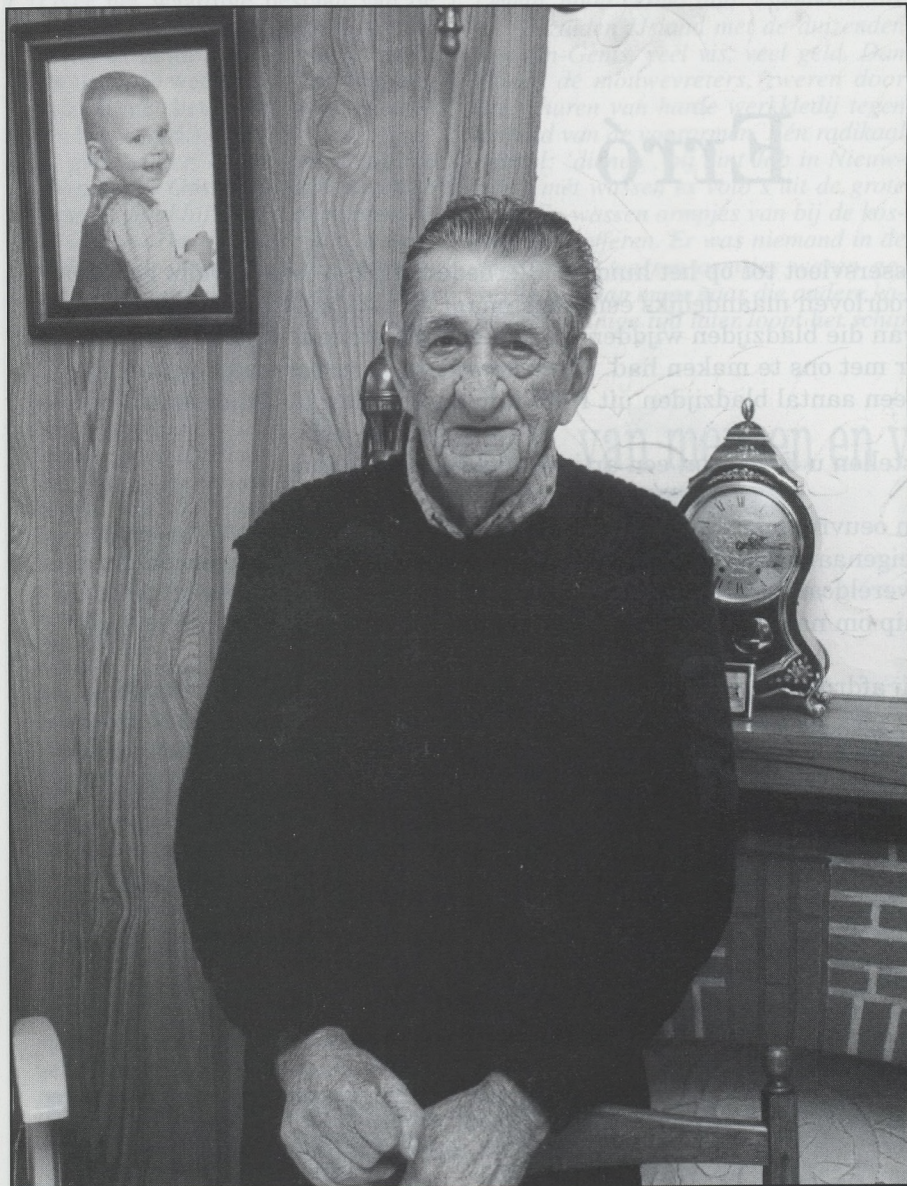
Hij kreeg ook weer zin om een

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



De man die als snaak niet graag school liep, vult nu zijn dagen met het lezen van geschiedenisboeken. In de tussentijd heeft hij zijn eigen steentje bijgedragen tot die geschiedenis.

eigen vaartuig te bouwen. Alles was voorhanden, plannen, geld en mensen die hem wilden helpen zoals bijvoorbeeld Jules Haerinck. Helaas de kredieten kwamen niet los en een persoon uit Oostendse visserijmiddens die een vinger in de financiële pap te brokken had, kon via zijn bemoeienis het project laten afkeuren.

In maart 1962 gaat Alfred gedurende vijf jaar een mooie periode beleven aan boord van de Z.546 'Mayflower' (Klockner-Humboldtmotor van 240 pK/176kW). André Vandierendonck (Beste Mutse) wordt er zijn reder-schipper. Het respect waarmede Alfred over André spreekt is groot. De kennis, beroepsernst en menselijkheid van de schipper deed een vriendschap

ontstaan die ver draagt. Toch een kleine nuance in de lof: *'Beste Mutse kon ook koppig zijn en naar raad luisteren was er dan meestal niet meer bij'*.

Nu komt er vanaf 1967 een tijd dat Alfred heel wat vervangingsopdrachten doet en zo is hij aan boord van :de Z.527, Z.568, Z.458, Z.463, Z.112, Z.574, Z.540, Z. 546, Z.458, Z.603, Z.108.

In 1973 komt er een einde aan zijn vissersloopbaan op de Z.459 'Brabo' (Deutz 500 pK) voor reder Emiel Haerinck.

Werd het voor Alfred nu rustiger? Nee, hij duikt de machinekamer in op een baggervaartuig van de firma Decloedt, en dit gedurende 9 jaren, tot het pensioen wenkt. Daarna kan reder Bart Schiltz

hem nog strikken als walmachinist.

De man die als snaak niet graag naar school ging, vult nu zijn dagen met het lezen van boeken, liefst over de geschiedenis waaraan ook hij zijn steentje bijgedragen heeft.

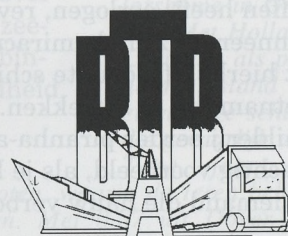
Interview Juul De Vocht,
foto's Guido Walters

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

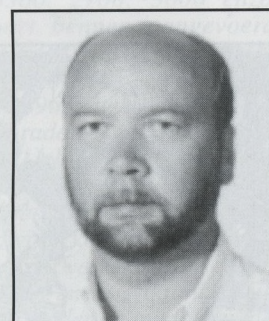
Maritiem

VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Secretaris



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27
Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

Erró

Vroeger, vóór de EU de Vlaamse vissersvloot tot op het huidige allerbedenkelijkste lage niveau *gedown-sized* had, kon dit blad het zich veroorloven maandelijks een kunstenaar in het daglicht te plaatsen. We hadden ruimte genoeg en één van die bladzijden wijdden we aan een kunstenaar waarvan we vonden dat hij op een of ander manier met ons te maken had. Maar naarmate de vissersvaartuigen geliquideerd werden, moesten wij ook een aantal bladzijden uit HVB liquideren. Zo'n bladzijde was de rubriek 'een kunstenaar aan zee'.

Vandaag is een uitzondering. We stellen u Erró voor, een artiest uit IJsland-visland.

Dat een kunstenaar uit IJsland een oeuvre bij elkaar zou schilderen waarbij nooit, nergens naar het visje verwezen wordt, dat zou pas eigenaardig zijn. Dat vindt allicht ook de IJslandse kunstschilder Erró (°1932), die omwille van een wereldcarrière al lang niet meer op dat visserijeiland woont. Al in de vroege jaren vijftig nam hij het schip om naar het vasteland te trekken. Uiteindelijk vestigde hij zich in 1958 in Parijs.

We mogen hierbij dan een schilderij afdrukken waarop de vis overduidelijk aanwezig is, een marineschilder mag je de man daarom nog niet noemen. Zeegezichten zijn aan hem niet besteed. Erró wordt al bijna heel zijn leven geïnspireerd door het geweld dat hij op zijn vele tochten over de aardbol aange troffen heeft: oorlogen, revoluties, staatsgrepen en andere gewelddadigheden uit de geschiedenis. Zelfs wanneer hij zich de miraculeuze visvangsten rond het IJsland van zijn kindertijd herinnert, zoals op het hierbij afgedrukte schilderij *Fishscape*, kan hij zich niet inhouden om er een oorlog (hier deze van Vietnam) bij te betrekken. Het valt trouwens op dat de vredige vissen uit 's mans kindertijd op het schilderij eerder piranha-achtige trekken krijgen.

Prachtig voorbeeld, als je het mij vraagt, van een schilder die zowel wereldburger genoemd kan worden als iemand die nauw verbonden bleef met zijn geboortegrond. (fv)



Fishscape van Erró, 2 op 3 meter, in privébezit.

(Over het waardige bestaan van de Oostendse kapitein Robert Rycx die leefde uit liefde voor vissen en varen, het slechtste weer niet uit de weg ging en zich niet liet leiden door mannen van het woord.)

Je grootvader koopt een schip, je woont op de Oostendse kaai en van de kleuterschool bij de zwarte nonnen op de vissemarkt - vermits dat je niets anders wilt leren dan knopen, splitsen, korrebreien en kaartpassen en alleen maar varen - kom je terecht onder de vleugels van paster Pype. Meer moet er niet zijn om al op je dertiende als beste van de klas buiten te stappen en aan boord van 0.6, een garnaalvanger en een zeilvissloep; van de zee je territorium te maken. Zeeziek om te sterven. Het eerste echte schip, een stoomtreiler, visbak genaamd, was 0.35. Vissen op haring aan de Smalls met honderd andere schepen, Duitsers en Fransen, reises van acht dagen. Een haringvaarder is in één nacht getroost. Bekwame bemanning, maar slavenwerk.

Geen zwaarder arbeid dan stoker op een visbak. Hij had er de buik van vol matroos Robert Rycx. Bij het werken geraakte die gedachte op de achtergrond. Na twee jaar 'kanaal' en enkele reises naar Rockall wil een mens wel eens iets anders. Dan naar IJsland met 0.128. Veel vis, korren, winden, dek vol. Tot de Noordwester uitschiet en het schip gevaarlijke slagzij maakt. Zo gaat dat als men in de vis zit, men denkt pas daarna aan het schip. Verkopen in Grimsby of Fleetwood. Met 0.80 rondom IJsland, er was van 'schip' geen sprake meer maar van 'een voortbewogen ijsklomp': black frost, part of the job. Met 0.126, topschipper Rochus

Legein, nooit verder dan 't gentekot, die rots bezuiden IJsland met de duizenden Jan-van-Gents, veel vis, veel geld. Dan komen de mouwevreterers, zweren door het schuren van harde werkkledij tegen de huid van de voorarmen. Eén radikaal middel: 'dienen', bij Sint Job in Nieuwpoort mét wassen ex voto's uit de grote kerk. En wassen armpjes van bij de koster om te offeren. Er was niemand in de kerk en de wassen armtjes waren gesmolten... Dan maar naar die andere kappelletjes. Enige tijd later loopt het schip

den, keilrog, roodbaars, zonnevis en arend. Gevaarlijk vissen in Spanje vanwege de mijnen. En niet meer naar de Firth of Clyde, is gesignaleerd om binnen de limieten te vissen. Naar het Bereneiland, korren van 120/130 voet 'peessje' op 170/210 vaam diepte. De vangst uit Spitsbergen stonk naar lava.

0.92 Graaf van Vlaanderen in 1940, oorlog, Oostende niet meer bereikbaar door magnetische mijnen. Iedereen kwam bij zijn familie terecht,

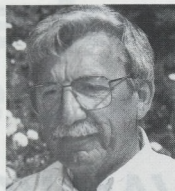
Milford, Fleetwood of Swansea, Preston, met zestien in een kamer. De shelters, de underground. Met 0.88 naar IJsland als piloot. Aangevallen door kondorvliegtuigen, waterlijn doorschoten, mazouttank lek, kompassen stuk enz. Gebroken moraal, terugreis op de sterren en de zon. Sailorshome in Greenock. Met Hollandse Christine als piloot naar IJsland met eigenwijze schipper die gevaarlijk vaart. Twee jaar lang

beschoten, waarin de Ieren behagen hadden. Met 0.87 uit Dover naar Oostende na de oorlog. Nog maar eens 3300, 2700; 3000 enzovoort bennen aangevoerd met 0.81.

Beginnen varen in 1922 en afgemonsterd in 1963: tweeënveertig jaar op zee, Labrador, Mauritanie, Marokko, Spanje, IJsland, Bereneiland, Witte Zee, Spitsbergen Nova Zembla. Met kleine pree van loodsleerling niet mogelijk zware kosten te dragen waardoor kansen verkeken ooit zeeloods te worden. De mens wikt maar God beschikt en wederom maar tevreden zijn met ons lot...

(Bron de Oostendse zeevisserij. Herinneringen van Robert Rycx 1908-1989)

Van schepen, van mensen en van de zee



Leon Inghelbrecht, de cursiefschrijver die onder het pseudoniem *lin* de rubriek 'Van schepen, van mensen en van de zee' in dit blad verzorgt, heeft het gepresteerd een biografie over Godtschalck (in visserijmiddens vooral bekend door het zee-manstehuis Godtschalck) te schrijven. Het werk wordt binnenkort uitgegeven door het Ministerie van Volksgezondheid, Leefmilieu en Maatschappelijke Integatie.

op de klippen van Duncansby head. Had de kok niet gezegd: indien ons nu iets overkomt, de mensen zouden het dààrop steken?

Robert werd meester na God op de Duchesse de Brabant. Noch dieptemeter noch radar. Vastslaan en scheuren maar altijd een zak vis, schelvis en platvis. Scheuren en vastlopen en alleen maar koolvis. Met 0.98 Marie-Louise naar IJsland. Wanten afgerukt, enveloppe gescheurd, bezaanmast gebroken, halve brug afgerukt. Vier weken averij in primitief Reykjavik. Daar kon je schapenvachten zoutevis en schapevlees kopen, het beste.

Stoomt naar Marokko, vijf dagen traverse. We kregen de boel niet aan boord: twee zakken schildpadden. Mooie mei-

N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Hoekman in Urk werkt nieuwe Z.296 af

De nieuwe Z.296 Mooie Meid van de Oostendse reder Roger Casier wordt niet aan de Baelskaai in Oostende, maar bij Hoekman in Urk afgewerkt. Het casco, in aanbouw in het Poolse Gdansk, komt in april naar Nederland.

Faillissementen

DE ZEEPAREL BVBA, Riemstraat 5, 2000 Antwerpen, groot-handel in vis en verwerking en conservering van visserijproducten, opgericht op 28.06.96. (omzet: 62 miljoen frank). Failliet verklaard op bekenenis 30 december 1999.

AMELOOT & ZOON BVBA, Nationalestraat 131, 2000 Antwerpen, groothandel in vis en visserijproducten, opgericht op 03.06.55, met een jaaromzet van 73 miljoen frank en 9 werknemers. Gevolmachtigde: Ameloot Eric. Failliet verklaard op dagvaarding op 20 januari 2000.

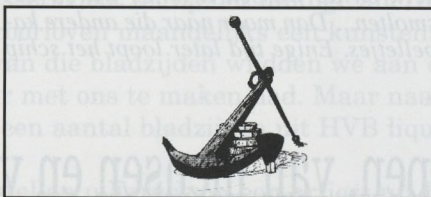
Amandine tegen Pasen op de Oostendse Visserskaai

De laatste IJslandvaarder, O.129 Amandine, moet tegen de paasvakantie op de Oostendse Visserskaai staan. De werken aan de kuip naast de Mercatorsluis zijn reeds aangevat. Al bij al is de aanleg van de nieuwe toeristische attractie een dure aangelegenheid. Voor de bouwwerken werd 60 miljoen uitgetrokken. De overbrenging en het droogzetten van het schip vergt nog eens een miljoen. Over de inrichting van een interactief museum in de Amandine bestaat nog geen duidelijkheid. Een Britse groep wil die taak op zich nemen voor 18 miljoen frank. Daar zijn dan wel geur- en bewegingssimulaties inbegrepen.

Vrouwengroep van start

Eindelijk gaat de vzw Vlaamse Vissersvrouwen van start. Voordien was het project ingediend door het ACV, maar uiteindelijk werd geopteerd voor een pluralistische verruiming in een onafhankelijke vereniging. De eerste vergadering gaat door op dinsdag 8 februari om 14 uur in

het PMI te Oostende. Elke vrouw die banden heeft met de visserij is welkom. Wie meer wil weten of wie zijn aanwezigheid wil kenbaar maken telefoneert naar Christine De Bruyne 050 / 51 39 17 of 050 / 51 39 31. Faxen kan op 050 / 51 39 17.



Voorlopige resultaten Nederlandse visafslagen

	1999	1998
Urk	282 mlj gl	(252)
IJmuiden	112 mlj gl	(115)
Den Helder	110 mlj gl	(98)
Stellendam	76 mlj gl	(76)
Harlingen	97 mlj gl	(72)
Lauwersoog	80 mlj gl	(68)
Vlissingen	69 mlj gl	(65)
Breskens	22 mlj gl	(23)
Den Oever	33 mlj gl	(21)
Colijnsplaat	19 mlj gl	(18)



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.

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

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

Welkom ! Willkommen ! Welcome ! Bienvenue !



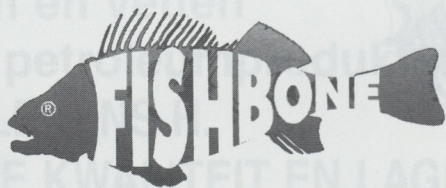
Beste Klant, Mevrouw, Mijnheer,

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



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

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



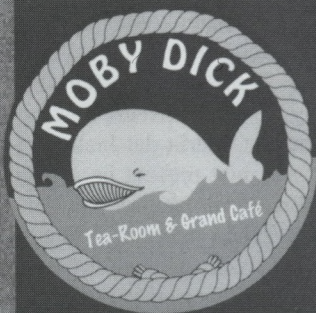
*probably the best
restaurant in the world!!!*

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

Vismijn 109-111 ■ Zeebrugge

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

vendographics - knokke

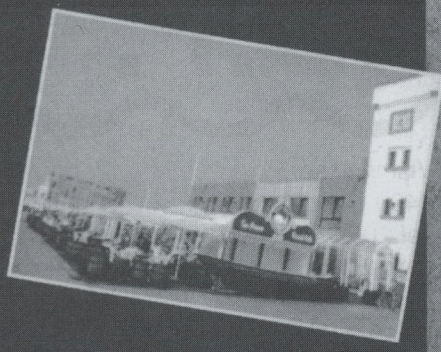


MOBY DICK

**Mosselpaleis - Zonneteras
Specialiteit Tongetjes**

Non Stop van/de 11h30 tot/à 23h30

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



De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

De slag der sporen... is een feuilleton dat maandelijks in HVB vervolgd wordt. © Tekst Flor Vandekerckhove, tekeningen: Annie Vanhee

XVII

Met haar nieuwe rode schoenen aan ligt het hoertje op het bed en kijkt naar het plafond van het kamertje. Beneden in 't Slot is het stil geworden en de waard is er zijn laatste klanten aan 't bedienen. Zij is eindelijk helemaal alleen daarboven — heeft voor alle zekerheid de sleutel omgedraaid — maar toch spreekt ze luidop, als is het tot een volle zaal: 'Van weerszijden,' zo gaat ze van start, 'beukte een zware vuistslag op de borst van de andere, als een hamer op een aanbeeld...' Ze ziet dat het plafond een vuilgele kleur gekregen heeft. De kamer heeft zijn maagdelijke netheid van de begindagen al lang achter zich gelaten. '... en beiden

weken duizelend achteruit, wat hun woede nog meer ontstak. Hun ademen werd een somber loeien, een ratelen uit de keel en ze sloegen hun armen als twee ijzeren gordels om elkaars lichaam.' Ze gaat boven op het bed staan om een spinneweb uit de lichter te halen: 'Dan deden ze elkaar door machtig geweld beurtelings bukken. Armen, benen, dijen, al hun ledematen schenen afzonderlijke kracht en leven te hebben.' Ledematen die een afzonderlijk leven schijnen te hebben; daar weet ze inmiddels alles over. Daarover heeft ze het voorbije jaar alles wel geleerd. Nu haalt ze haar rode schriftje van onder de matras en constateert tot haar verwondering dat

het bijna volgeschreven staat. De laatste dagen zijn dan ook heftisch geweest. Morgen zal ze aan de laatste bladzijde beginnen, zo ziet ze, terwijl ze werktuigelijk verder gaat met het debiteren van haar tekst: 'Al deze delen wrongen zich afgrijselijk tegeneen en meermaals zuchtten de vechters door de pijnlijke knepen die hun zwoegende wendingen veroorzaakten.' Het schriftje dat vol staat met namen, afkortingen, schuilnamen en cijfers is het nuchtere, boekhoudkundige verslag van een jaar dat haar leven grondig veranderd heeft. 'Het vuur van de razernij gloeide op hun gezicht en het wit van hun ogen was met bloedaders overdekt.' Ze telt het vorige subtootaal op bij met de cijfers die op de



voorlaatste bladzijde staan en komt tot een merkwaardig groot getal waarvan ze alleen nog maar de huur van de jongste maand moet aftrekken. *'Geen van beiden kon echter de andere van plaats doen veranderen, men zou gedacht hebben dat hun voeten in de grond waren geworteld. De aders lagen als koorden...'*

Ze legt het schriftje op het bed en realiseert zich nu pas dat dit haar laatste week op het kamertje zou kunnen zijn. Ze heeft genoeg verdiend om haar plan tot een goed einde te brengen en vraagt zich een enkel ogenblik af waarom ze er niet meteen - nu! - een streep onder trekt. Neen dus. Op een of andere manier lijkt haar dat heel ongepast. Dat vindt ze vreemd, want veel goeie herinneringen aan het voorbije jaar heeft ze niet. Heeft ze zich inmiddels de ethiek van de kleine middenstand toegeëigend, een moraal die zegt dat de klant koning is en dat je die niet zomaar aan de kant kunt schuiven? Heeft de slachthuseconomie haar inmiddels volledig in

zijn greep gekregen en begint ze doel en middelen te verwarren? Ze zoekt en vindt een compromis en besluit er definitief mee op te houden als ook de laatste bladzijde van het rode schriftje gevuld zal zijn. De laatste lijn op het schriftje zal meteen de laatste minuut op deze kamer worden. Ze legt zich weer neer op het bed waarin het voorbije jaar zoveel gebeurd is. Is ze inmiddels van deze plek gaan houden? Neen. Ze heeft er zich nooit thuisgevoeld. In het begin al niet, ook omdat het toen allemaal gewoon te onbekend was: mannen die klaarkomen, stumperds die vlugger schieten dan hun schaduw, het spel van de hormonen, de meest vreemde vragen van vreemde mannen die de meest vreemde standjes willen, het geld dat moet gevraagd worden... Later kreeg ze het allemaal wel onder de knie, maar dan was de kamer al een gevaarlijke plek geworden. Pastoor Pierre Flotte die langsgeweken was, De Coninck, de jonge mannen waarvan je nooit met zekerheid wist of

ze niet door het lint zouden gaan; Jan, de slachtersbaas die haar op de meest onverwachte momenten komt uithoren; Jan die haar ook telkens ruw neukt, en die haar heeft laten kennis maken met het fenomeen van het sadisme, Jan die bovendien nooit betaalt, maar integendeel zijn deel begint te vragen. Om haar te beschermen, maar niet tegen hem. En dan zijn er nog de tips die ze hem had gegeven heeft. Jaak de vleeskeurder, die ze constant verraadt en wiens geheimen ze systematisch aan Jan doorvertelt. Die tips zijn op zichzelf gevaarlijk. Stel dat de politie ooit te weten komt dat ze een rol gespeeld heeft in dat wat Jan met Jaak van plan is, dan zijn de gevolgen niet te overzien. Vroeg of laat moet dit allemaal verkeerd aflopen. Dat is gewoon een kwestie van tijd... Maar het is evenzeer een kwestie van tijd vooraleer ze voor altijd uit de kamer verdwijnt, en meteen ook uit deze slachthuseconomie.

(Vervolgt)

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

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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

BVBA
LEKENS H.



Belgische vloot wordt... te groot!

Neen, dit is geen grap. Wie regelmatig HVB leest, weet het inmiddels even goed als wij: de Europese Unie legt de lidstaten strenge normen op voor wat de omvang van de vissersvloten betreft. Deze omvang wordt niet uitgedrukt in aantal vaartuigen maar in eenheden van het totale vermogen (pk of kW) en grootte (BT) van de hele vloot. De streefcijfers die de lidstaten daarbij verondersteld worden te halen worden regelmatig vastgelegd in Meerjarige Oriëntatieplannen (MOP).

De Belgische vloot is echter wel, mede onder druk van dat MOP-beleid, voor wat het aantal eenheden betreft, op een nooit eerder gezien dieptepunt verzeild geraakt. De vloot is kleiner dan ze ooit geweest is. Ook daarom vond de Vlaamse regering het nodig nieuwbouwinitiatieven te stimuleren. Ze deed dat door middel van een subsidieregeling die FIVA heet en die bijzonder succesrijk was. Dat succes blijkt evenwel een nare bijmaak te hebben. Mede door de vele nieuwbouwprojecten die ingediend werden,

dreigt de Vlaamse vloot weer ernstig boven de MOP-streefcijfers uit te komen. En dat is erg, want de EU sanctioneert ongehoorzame staten en ze doet dit door de geldkraan toe te draaien. Daarom werd door de Belgische regering, op het einde van 1999, besloten de omvang (BT) van nieuwbouwschepen meer te beperken dan vroeger het geval was. Werd de tonnenmaat van een nieuw vaartuig eerder beperkt door zijn motorvermogen volgens de formule: $0.44 \times \text{motorvermogen in KW}$. Thans wordt dat: $0.30 \times \text{KW}$.

Rederscentralevoorzitter Bart Schiltz berekende wat dat betekent voor een 1200 pk-vaartuig. 'Wie voortaan een vaartuig van 1200 pk wil vervangen door een nieuwbouwvaartuig zal er rekening moeten mee houden dat zijn tonnenmaat beperkt wordt tot 265, voorheen 385.'

De voorzitter sluit zijn beschouwing vervolgens af met de volgende eigenaardige zin: 'Of er kleinere vaartuigen zullen worden gebouwd is echter zeer de vraag.' Op het eerste gezicht zou je denken: ja, dat zal dan wel moeten, maar wellicht is er méér aan de hand. Het zou

kunnen dat zijn woorden kaderen in enig lobbywerk om de pk-grens nog verder op te trekken en nu ook de 1300-pk grens te doorbreken... waardoor de reders van grote boomkorvaartuigen uiteraard weer even grote scheepingen zouden kunnen bouwen. Dat vermoedt althans de Vlaamse Vissersbond die in een persmededeling berekent wat de nieuwe maatregel voor het kleine vlootsegment betekent. Een schip van 300 PK / 221kW kon vroeger vervangen worden door een ander van 97BT (brutoton). 'Met de nieuwe maatregel wordt dit beperkt tot 66 BT. Wij zijn van mening dat deze maatregel niet kan voor het kleine vlootsegment. De grootste beperking waarmee kleine vaartuigen te kampen hebben zijn immers de weeromstandigheden. Als men bij vervanging (grote investering) de tonnenmaat nog meer beperkt, dan komt de rendabiliteit van deze kleine vaartuigen in het gedrang. Vervangingsnieuwbouw wordt dan in de praktijk uitgesloten. De kustvisserij blijft dan met verouderde vaartuigen zitten, waardoor er onvermijdelijk een einde komt aan deze sector.'

FINANCIËEL ADVIES
VOOR DE VISSERIJ



'DE ZEE HEEFT VOOR MIJ
GEEN GEHEIMEN.
EN VOOR MIJ NIET ALLEEN.'

Mijn plannen? Daar wordt altijd naar geluisterd. Door mijn KBC-kantoordeur en de adviseur voor de zeevisserijsector. Zij weten alles over de tendensen en de inkomensvooruitzichten in onze sector. En ze zoeken altijd de beste oplossing voor mij. Op maat, vlot en professioneel. Zij zijn dé specialisten voor kredieten in de zeevisserij.

Vanzelfsprekend wilt ook u de beste behandeling voor uw kredietdossiers. Kom dus zeker eens langs bij KBC. We adviseren u niet alleen bij uw investeringsplannen. Jaarlijks behandelen we ook talrijke subsidiedossiers (FIVA en FIOV). Kortom, een volledige service die de moeite loont.



KBC BANK & VERZEKERING VERENIGT
DE KREDIETBANK, ABB-VERZEKERINGEN EN CERA BANK.

We hebben het voor u.