

REDERSCENTRALE & ZEEBRUGSE VISVELING WEIGEREN ZITTING IN ADVIESRAAD VLAAMSE REGERING



*Vissersvrouwen
aan het woord*

de B.462 Vidar
vaart



HVB sprak
met Jelle
Kramer





Scheepstimmerman Georges Verleene zoekt info over tweemastsloepen (zie foto) uit de Vlaamse visserij van de XIXde en het begin van de XXste eeuw. Dat mogen foto's zijn of fotocopies, technische gegevens, beschrijvingen, afmetingen, plannen... De informatie dient om een project van de Maritieme Site Oostende op te starten. Daarbij zouden langdurig werklozen ingeschakeld worden om een replica van een Oostendse tweemastsloep te bouwen. Een en ander zou gebeuren onder de deskundige leiding van het Oostendse scheepstimmerbedrijf Lowyck. Wie het project vooruit kan helpen neemt contact op met Georges Verleene op tel. nummer 059 / 51 01 14.

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 67 jaar het geval.

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

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB 67

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

Losse nummers 100 bef

Colofon

MEDEWERKERS: André Baert, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De 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 2, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie naar
HVB,

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

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.

Steuabonnementen:
2 000,- BEF/jaar.

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

Omslagfoto: Guido Walters

De geruchtenmolen



Onder het bombardement van nieuwsberichten dat dagdagelijks over ons uitgestort wordt, bent u het inmiddels misschien alweer vergeten, maar we werden in de voorbije maand geconfronteerd

met de zoveelste episode uit de soapreeks die voedselcrisis heet. Neen, voedselcrisis slaat vandaag niet meer op schaarste, althans niet in dit deel van de wereld. En dat mag ook eens gezegd worden, want het is hier ooit wel anders geweest. Voedselcrisis betekent vandaag wèl dat er zodanig veel rotzooi in het eten terechtkomt dat het getroffen voedsel een gevaar vormt voor de volksgezondheid. Dat wordt dan uiteraard meteen een crisis in de voedselindustrie, want de consumenten kijken vandaag wel uit en ze wandelen die dag vlug voorbij de mooi verzorgde dioxine-etage.

Dit keer was het dus de beurt aan de vis, waarin een PCB-norm overschreden werd. De sector hield dan ook een moment angstvallig de adem in. Niet omwille van wat er met de volksgezondheid zou kunnen gebeuren, want daar heeft men op deze kaaien het volste vertrouwen in. Maar het PCB-bericht wierp ernstiger problemen op: *wat zou er die dag gebeuren met de kabeljauwprijs in de vismijn? Of deze: welke nadelige gevolgen zou het bericht hebben voor de aandeelhouders van de grote visbedrijven?*

Dus: alle hens aan dek!

Het ernstige weerwerk werd voorbehouden aan de sectorwetenschappers. Die mensen zijn daarin onderlegd. En inderdaad. Nog dezelfde dag wist iedereen het wel. Hoezo, teveel PCB's in het vet? Vis bestaat toch vooral uit water en niet uit vet; de gebruikte PCB-normen zijn deze voor het vlees en, laten we eerlijk blijven, een koetong is toch nog eens wat anders dan een tongreepje, enzovoort enzovoort. Voor de rest moest er alleen nog maar een geruchtenmolen tot stand gebracht worden die het PCB-bericht in een slecht daglicht stelt.

Zo'n geruchtenmolen... dat is nogal iets. Dat is van een hogere orde dan de kaairoddels waarmee gewone mensen hun vrije tijd plegen te vullen. De geruchtenmolen is een machtig wapen in de communicatie-oorlog die op kritieke momenten in een roodgloeiende strijd verandert. Daarvoor wordt uiteraard geen persmededeling of -conferentie gebruikt, maar gewoon... een GSM. Die laat immers geen sporen na en na vier telefoontjes weet niemand meer waar dat 'bericht' eigenlijk vandaan komt. Tenzij het al vlug tot bij iemand met een heel slecht karakter geraakt.

Zo kwam die dag het bericht tot mij vanwege iemand die heel zeker wist dat het PCB-bericht een samenzwering betrof van de Boerenbond, de beenhouwers en de CVP. Ik geloofde mijn oren niet, maar vond het wel leuk nieuws, want bij geen van de vermelde drie samenzweerders heb ik veel vrienden zitten. Op mijn gulzige vraag waarom die mensen zich daarmee onledig zouden houden, kwam prompt een 'geloofwaardig' antwoord. Het was de bedoeling om, een jaar na het ontslag van voormalig landbouwminister Karel Pinxten, de huidige regering van hetzelfde laken een broek te geven.

Het verhaal vond ik zo boeiend dat ik aandrong en ook te weten kwam waar de mens dat bericht vandaan haalde. En ik klom op die manier telefoon na telefoon hoger en hoger... tot ik bij de naam van een topman uit de visindustrie terechtkwam... die er duidelijk alle (eigen)belang bij had dat de mensen het fabeltje van het complot ook nog zouden gaan geloven. Moraal: in afwachting van het volgende voedselschandaal mogen ze mij over tongreepjes en braadworsten vertellen wat ze willen; geloven doe ik het niet meer.

Flor Vandekerckhove

Tweede nieuw schip voor familie Crevits

De B.462 Vidar vaart

AL VAART DE B.462 Vidar met een Blankenbergs nummer, toch is het een aanwinst voor de Zeebrugse vloot. Op zaterdag 17 juni vond de officiële overdracht van bouwnummer 105 op Scheepswerf De Graeve plaats. Voor de visserij was het een feestelijke dag en de genodigden genoten van een stralend weer. Naast de nieuwe B.462 lag de twee jaar geleden gebouwde B.518 Drakkar, eveneens van de familie Crevits, waardoor de helft van de Blankenbergse vloot er aan de kant lag.



Voor mevrouw Crevits, omringd door bemanningsleden, was het opnieuw een emotionele dag. (foto gw)

De B.462 *Vidar* is weer een zusterschip van de vaartuigen die de laatste jaren in Zeebrugge van stapel liepen. En er komen er nog. Nummer 106 is al bekend. Het wordt de Z.483 voor de Rederij Nathalie uit Knokke-Heist, van Danny Vlietinck. De laatste visserijwerf zit nog voor enkele jaren goed, maar bedrijfsleider Roger De Graeve laat niet graag in zijn orderboek kijken.

De grote boomkorteiler voor de rederij Shannon houdt een nieuwe uitdaging in voor Lissewegenaar Eddy Crevits. Het moet gezegd dat de Crevitsen daar niet voor terugdeinzen. Sinds Louis Crevits het "van arbeider tot Europees zakenman" (1) bracht wordt door zijn zonen even hard aan de weg getimmerd.

Nieuwbouwers

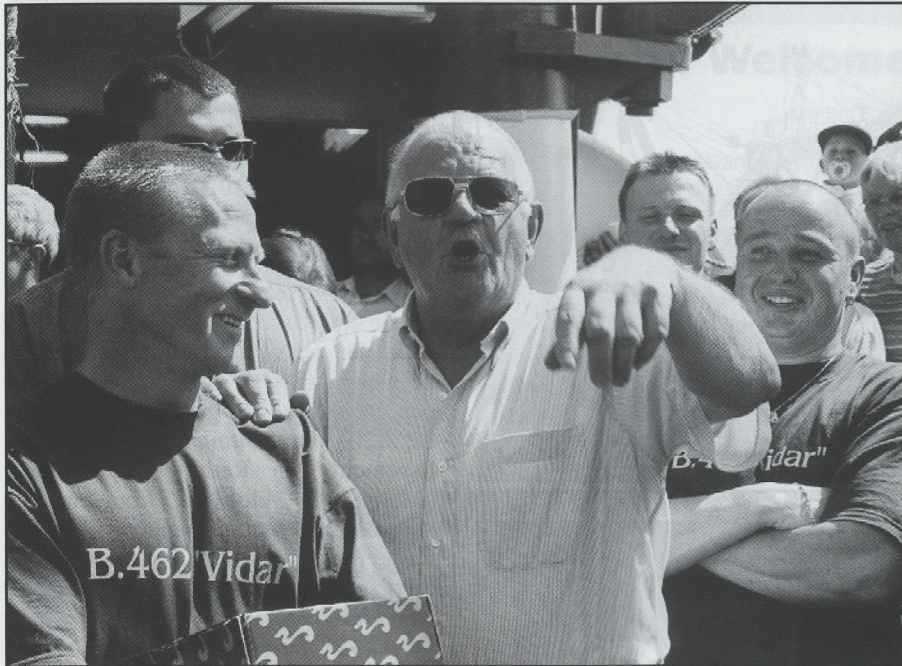
De familie Crevits startte met een eerste visserschip in 1973. Een vaartuig uit Dieppe werd omgedoopt tot B.5 *Drakkar*. Jozef Vandewalle, nu reder van de B.65 *Artvelde*, voerde het. Gedurende een korte periode stonden Louis en zijn zonen André en Eddy in voor de Z.427 *Roeland* (1978-79). In 1983 verwierven de Lissewegenaars de 1200-pk-er Z.186 *Shannon* van Leon Gheselle. Vervolgens werd de verouderde B.5 vervangen door de Z.243 *Shark*.

In 1988 waagden de Crevitsen zich voor het eerst aan een nieuwbouw. Ze lieten de nieuwe Z.243 *Drakkar* (2) assembleren bij De Graeve. Het tweede nieuwbouwproject was de Z.186 *Shannon* (3) die eind 1991 door de Oostendse werf IdP werd opgeleverd. In mei 1998 liep de nieuwe B.518 *Drakkar* bij De Graeve van stapel. Dit jaar was het de beurt aan de B.462 (38,75 m lang, 8,50 m breed, 385 bt, 957 kW/1.300 pk). Voor de overdracht kreeg de familie Crevits veel volk op de kaai.



Kredieten op maat van uw plannen

Wij geven de toekomst alle kansen



Om het toch enigszins binnen de perken te houden werden enkel de genodigden tot de werf toegelaten. Toch bood het dek niet voldoende ruimte om iedereen toe te laten de inzegening door vriend des huizes pastoor Hubert Fraeyman en het heien van de paasnagels van dichtbij mee te maken.

Onvoldoende vis

Drie dagen na de overdracht vertrok de B.462 op maidentrip naar het Kanaal. Technisch verliep alles goed maar vis vangen was een andere zaak. Na een week hield de schipper het voor bekeken en bracht hij de magere vangst naar Zeebrugge. Een paar dagen later stevende de *Vidar* naar de Engelse zuidkust waar ook de B.518 actief is. Daar wordt op een betere vangst gerekend.

(gw)

- (1) "Van arbeider tot Europees zakenman" is de titel van een van de boeken die Louis Crevits (Lissewege 19.11.12- Brugge 14.2.92) schreef. Hij publiceerde ook "Het levensverhaal van de familie Crevits" en "Mijn verhalen over de vier windstreken".
- (2) Vaart sinds 1987 als Z.243 Meduse voor Rederij Atlas (Eddy Cattoor)
- (3) Vaart nu als Z.186 Shannon voor Rederij De Parel (Freddy Depaepe)

**HVB informeert
ECHT
Neem toch
'n abonnement**

Foto bovenaan. Scheepsbouwer Roger De Graeve had de goed vorm vast. Na het spelen van de 'Vlaamse Leeuw' eiste hij de ook de uitvoering van het Club Brugge-lied.

Foto midden. De twee Blankenbergse Crevits-schepen naast elkaar: de nieuwe B.462 naast de B.518.

Foto onderaan. De bemanning: schipper Dirk Utterwulghe, machinist Frederik Lammens, reservemachinist Olivier Louwagie, matrozen Robbie Moens, Johny Bultinck, Gunther Bogaert, Freddy Snawaert. (foto's gw)



Foto hiernaast. De Z.243 Drakkar, nu Z.243 Medusa, eerste nieuwbouw voor de Crevitsen. (foto gw)

Drie kustvaartuigen naar Zoutkamp

De rederij De Rousant BV uit Zoutkamp heeft enkele weken geleden drie Belgische kustvissersvaartuigen overgenomen. Het gaat om de Z.207, de O.455 en de gewezen N.64. Over de N.782 was nog geen beslissing gevallen.

De Z.207 *Verwachting* lag sinds het faillissement van Rederij Verwachting (14.10.99) werkloos in IJmuiden. Het kustvaartuig dat in handen was van Rathé & Kiekens BVBA werd vernummerd tot garnalenvissersvaartuig ZK.65 *Hercules*.

De O.455 *Dikkop* (voordien *Zeesymphonie*) van Roger Casier vaart intussen als garnalenvissersvaartuig, nu onder het nummer ZK.64 *Dikkop*.

De Rousant haalde ook de gewezen N.782 *Norma* naar zich toe. Of dit vaartuig verder doorverkocht wordt of ingezet als garnalenvissersschip is ons niet bekend. Tenslotte is de vroegere N.64 *Black Jack* vervlagent naar Engeland waar het als GY.903 op garnalen gaat vissen.

Britse regering tegen inkrimping visserijvloot

De Britse regering verzet zich fel tegen de voorgestelde inkrimping van de visserijvloot zoals voorgelegd door de Europese Commissie. Groot-Brittannië zou 800 vaartuigen moeten wegwerken, dat komt neer op meer dan tien procent van de vloot.

Volgens de Britse minister van Visserij, Elliot Morley, gaan de plannen deze te ver. De reductie van de vloot zou neerkomen op het verlies van 8.000 jobs in de visserijsector. Het Schotse vlootsegment zou het hardst worden getroffen. Volgens de minister houdt de overheid in Schotland vast aan een zeer strikt vangstbeleid. "De Europese Commissie hecht daar blijkbaar geen waarde aan. Op de eerstvolgende Visserijraad zullen wij er alles aan doen om te voorkomen dat de voorgestelde beperkingen oneerlijk over de lidstaten worden verdeeld", liet Morley weten.

De Britse visserijvloot telt 7.639 vaartuigen (cijfers 1998) met een totale tonnenmaat van 209.638 ton. 5.487 vaartuigen (72 %) meten minder dan tien meter. Van de 2.252 grotere vaartuigen heeft bijna de helft een Schotse thuishaven. Op de Kanaaleilanden en het Eiland Man zijn nog eens 635 eenheden geregistreerd.

quintiens

n.v.

Electrical Intervention Team
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELEKTRICITEIT

Wij wensen schip en
bemanning een goede
vaart... vol energie

Proficiat aan de reder en de werf met
de prachtige prestatie



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

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...
- Vrijtijdsleding toegelaten en zelfs de brave hond mag mee...
- Een democratisch etentje 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.



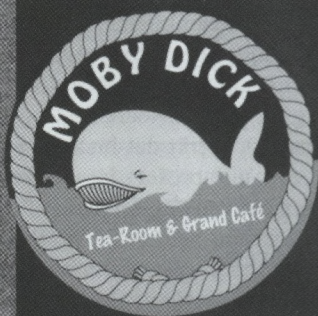
*probably the best
restaurant in the world!!!*

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 !!!**

verographics - inckbe



MOBY DICK

Mosselpaleis - Zonneterras
Specialiteit Tongetjes

Non Stop van/de 11h30 tot/à 23h30

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



Gofish opent kantoor in Brussel

Het Amerikaanse dotcom-bedrijf Gofish.com, opent zoals reeds medegedeeld in ons vorig nummer, een Europees kantoor. De keuze is gevallen op Brussel. De internetverkoper wil zijn Europees kantoor bemannen met maar liefst 60 werkkrachten.

Stichter Neal Workman van Gofish ambieert de grootste visverkoper te worden op het internet. In zijn portaalsite brengt het kopers en verkopers van visserijproducten samen. Het incassobureau, waarmee Workman vijftien jaar geleden van wal stak, staat garant voor alle vorderingen waardoor het financieel risico bij de internettransacties beperkt is. Een ander bedrijf van de Amerikaan, Seafax, levert bedrijfsinformatie en inlichtingen over de kredietwaardigheid van viskopers. In zijn databank zitten gegevens over 150.000 Noord-Amerikaanse visbedrijven. Twee jaar geleden kwam Seafax op het internet. Dagelijks werd het visaanbod en de verkopen op het net gezet. Vorig jaar veranderde de naam Seafax in Gofish.com dat ondertussen 110 werknemers telt. Ook voor Europe wil Neal Workman een dergelijke database opzetten.

Marie-Jeanne Becaus naar Singapore en Japan

Marie-Jeanne Becaus, oprichtster en managing director van het Zeebrugse internetbedrijf Pefa.com, was eind juni present op de Singapore Seafood Exhibition. Deze maand reist ze af naar Japan voor de International Seafood and Technology Expo 2000 in Tokio. De zakenvrouw zal er prospectie voeren en contacten leggen voor de handel in diepvriesvis en visserijproducten op het Pefa-netwerk.

Oostendse Handelskamer ziet positieve evolutie

Bij de voorstelling van het jaarverslag van de Oostendse handelskamer liet Bart Vansevenant zich bijzonder positief uit over de algemene economische heropleving in de Oostendse regio. De omzet van de bedrijven nam vorig jaar toe met dertien procent. De bedrijfsinvesteringen bedroegen vijf miljard frank (+ 13 %). De aankoop van bedrijfsterreinen bedroeg het drievoudige van het jaar voordien. Dankzij het groeiritme van de bedrijven kwamen er een duizendtal arbeidsplaatsen bij. Voor de luchthaven was het zonder meer een recordjaar.

De minpunten lagen in de maritieme- en

Weekblad TIJNINGEN

Oostendenaar,
vraag ernaar
bij uw dagbladhandelaar

visserijsector. De Oostendse handelshaven kampte met een daling van de trafiek. De passagierstrafiek nam af met veertien procent. De afschaffing van de duty-free verkoop en het wegvallen van de Sally-lijn zijn daar zeker niet vreemd aan. Het roro-verkeer verminderde eveneens, en wel van 102.000 tot 60.000 ton. De verslaggever noteerde ook een lagere aanvoer (- 5 %) en besomming (- 2 %) in de vissershaven.

Bij de 50 grootste bedrijven (omzet) van de regio's Kortrijk, Oostende en Roeselare-Tielt staat Pieters Visbedrijf op de 32ste plaats en Baggerwerken Decloedt 39ste gerangschikt.

In het Oostendse Henri Serruysziekenhuis schipper op rust Raymond Bernaert. De uitvaartplechtigheid greep plaats op 8 juni. Schipper Bernaert werd in Oostende geboren op 5 april 1932 en overleed er op 4 juni 2000.



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!**

Jelle Kramer (Z.571 en N.706): KB op economische band verbergt andere bedoelingen

Urkers blijven sancties aanvechten

DE KRAMERS ZIJN talrijk in Urk. En het zijn vissers van vader op zoon. Jelle Kramer is een telg uit het breedvertakte geslacht en hij is... eigenaar van twee Belgische vissersvaartuigen. Een ervan moest onlangs 28 dagen aan de kant liggen omdat het niet voldeed aan de voorschriften van de economische band. Dat zet kwaad bloed bij hem en bij zijn collega's.

HVB heeft terecht de reputatie elkeen aan het woord te laten komen en we doen die reputatie vandaag eer aan. Jelle Kramer mag de Vlaamse vissersgemeenschap zeggen wat hem dwars zit.

"Mijn betovergrootvader zat zijn leven lang op de botters. Op 71-jarige schafte hij zich nog een punter aan, een schuit die je met een lange stok in beweging houdt", weet Jelle nog. "Wij weten het nog zo goed omdat zijn zoon Lub Kramer het allemaal voor het nageslacht heeft genoteerd. Ieder van ons bezit nog de originele tekst. Ik lees er soms nog in. In een aangepaste versie werden zijn herinneringen onder de titel 'Zee op' in boekvorm uitgegeven. Ik weet niet of het nog te vinden is".

Jelle Kramer, visser, is een zoon van Jan Kramer. Zijn broer Klaas (J. Kramer BV) is reder van de UK.202 Mattheus (36 m., 1.323 kW/ 973 pk). *"Het vijfde vaartuig van de familie met de naam 'Mattheus'",* zo voegt hij er voor alle duidelijk aan toe. De Kramers zijn dus geen eendagsvliegen. Zijn andere broer Lub is diminee, *"Visser der mensen"* zegt Jelle. Zelf heeft hij vier zonen. Of ze ook voor de visserij geroepen zijn? *"Voor zover de zaken er nu voor staan zijn er twee wel voor te vinden".*

Er zijn nog een pak Kramers in Urk. Een ervan is een oom van Jelle, Klaas Kramer, de voorzitter van de *Federatie Visserijverenigingen*. De Erven K. Kramer bezitten de UK.170, Kramer BV de UK 67 en de UK.300, de Firma Gebr. Kramer de UK.41, P. Kramer de UK.54 en de Vof Gebr. A. & T. Kramer de UK.69. Ene K. Kramer is exportdirecteur en zijn broer, eveneens K. Kramer, is importmanager bij Isola Fish (Gebr. Kramer BV), terwijl G. Kramer en G.



Jelle, telg uit het geslacht der Kramers, geen eendagsvliegen in de visserij. (foto gw)

Kramer precies dezelfde functie hebben bij visbedrijf Noordzee Urk BV. Er zit nog een importmanager met de naam J. Kramer bij Urk Export en ene R. Kramer is directeur van het Eficenet (Efice BV), een dochterbedrijf van Visafslag Urk, een handelsstelsel dat zeven Nederlandse visafslagen verenigt. Hoe de familievertakkingen precies lopen hebben we niet uitgezocht. Maar in de gesloten gemeenschap van 'Eiland Urk' moeten er wel banden zijn.

Jelle Kramer is sinds 1989 zaakvoerder van de BVBA Rederij Rudo met maat-

schappelijke zetel in Knokke-Heist. "Ik kocht destijds de Z.571 Seafighter van garagist Westyn uit Westkapelle en liet op bij Scheepsbouwcombinatie Metz en Hoekman in Urk de grotere Z.571 Custos Deus van 38,9 meter bouwen. Het hele project, inclusief overname heeft ons toen 122 miljoen frank gekost. Omdat we tien procent aan vermogen moesten inleveren hebben we zelfs geen gebruik gemaakt van Feoga-steun."

We herinneren ons dat de zaak toe veel stof deed opwaaien. De nieuwe Z.571 werd gebouwd naar een ontwerp van



Jelle Kramer met de bemanning van de N.706 *Ster der Zee*: schipper Danny Huyghebaert, motorist Christof Vroomen, matrozen Johan Grotard en Patrick Geryl

werf-ingenieur Jan Zeeman. Het was het eerste kotter met een breedte van 8 meter en een volledig gesloten achterdek. De vorige kotters van die omvang waren allemaal 8,5 tot 9 meter breed. Door een goede voorstudie in samenwerking met Conoship International in

Groningen was de rompvorm geoptimaliseerd. Het ontwerp leende zich perfect voor een motorvermogen van 2.000 pk., maar het schip moest het doen met de 1.200 pk van de Stork-Wärtsilämotor die nog steeds aan boord staat. De comotie draaide evenwel daar niet rond.

Wel over het feit dat zo'n vaartuig in handen van een Nederlander kwam. Het was vermoedelijk het eerste vlagschip van de Belgische vloot. Onder de bemanningsleden zaten zeven jaar lang twee Vlaamse vissers: schipper Kurt Rau en matroos Rudi Kiekens.

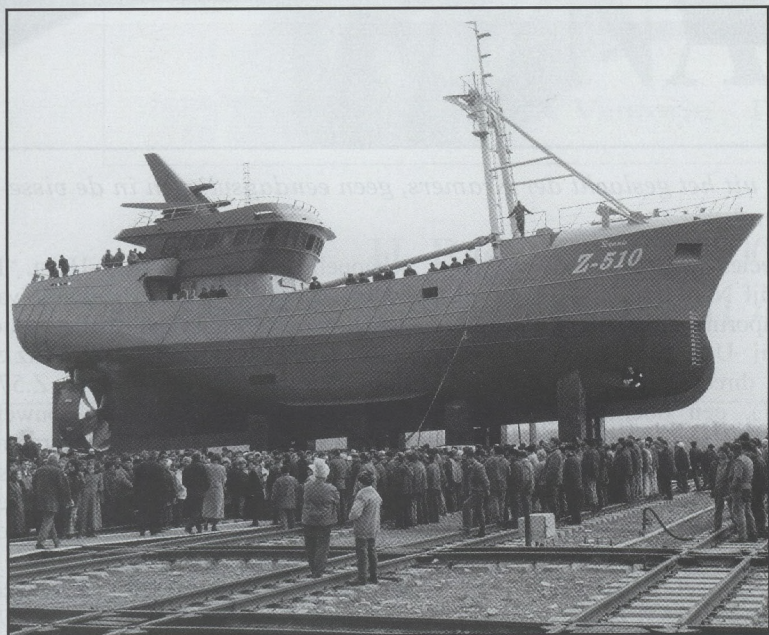
Economische band

De familie Jelle Kramer drong nog dieper door in de Vlaamse visserij. Vier jaar geleden namem zij de Visgroothandel Kiekens Rudi uit Nieuwpoort over. Eind vorig jaar werd ook de N.706 *Ster der Zee* van de Edmond Everaert uit Oostende ingepalmd. Het vaartuig bleef varen met een Belgische bemanning en verkocht voldoende in onze veilingen om te voldoen aan het KB van de economische binding.

De Z.571 daarentegen vaart met een Nederlandse crew. Volgens de minister van Landbouw verkocht het schip onvoldoende om te voldoen aan de economische band. Als sanctie moest de *Custos Deus* 28 dagen aan de kant liggen. Zoals in ons vorig nummer gemeld was dit niet het enige vlagschip dat niet voldeed aan de Belgische wetgeving terzake.

De Z.571 lag enkele dagen aan de Baelskaai in Oostende. Jelle Kramer vertoefde dan ook regelmatig op Vlaamse

Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.



Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.

Kaai 1, 4417 ES,

Postbus 15, 4417 ZG

Hansweert Nederland

Tel.: + 0031- 113-383021

Fax: + 0031 113-383421

Kustvaart, visserij en binnenvaart

Voor nieuwbouw, reparaties

en verbouwingen

2 dokken

1 x 110 x 14,80 x 5,50

1 x 81 x 14,80 x 5,50

bodem. Hij wilde wel eens het standpunt van de Urkers in HVB verdedigen. We betaalden hem dus een koffie en kregen gewillig antwoord op al onze vragen.

Waarom hebben de Nederlanders zoveel belangstelling voor onze vaartuigen?

"De Nederlandse vloot zit al langer dan vandaag met een overcapaciteit. De quota volstonden niet meer om zoveel vaartuigen rendabel te houden. Met de verhandelbare quota swingden de prijzen voor het kopen of huren van vangsthoeveelheden de pan uit. Sommige rederders konden voor de prijs van een quantum en tweedehandsschip in het buitenland kopen. Op die manier wisten velen hun onderneming leefbaar te houden. Ook omdat de Nederlandse visserman nog bereid is om al zijn kapitaal in zijn bedrijf te stoppen."

Is er nu een evenwicht gevonden?

"We hebben strenge controles en reorganisaties achter de rug. Dat heeft tot gevolg gehad dat de spanning tussen de beschikbare quota en de vangstcapaciteit niet meer zo hoog is. Er kwamen nieuwe regels en afspraken en iedereen moest zich aanpassen. Ook omdat er minder vis te vangen is."

Waarom weigeren de Nederlandse eigenaars van Belgische vaartuigen,

inzonderheid de Urkers, zich naar de wetgeving in verband met de economische band te schikken?

"De criteria in KB zijn onduidelijk en wij gaan niet akkoord met wat de minister ermee doet. Onze voorstellen werden afgewezen en met een standaardbrief beantwoord. Er was geen overleg. Wij worden verplicht verlies te accepteren door de lagere prijzen die we voor onze kleine schol en tong in Zeebrugge en Oostende krijgen. Daarom stapten wij naar de rechtbank, de Raad van State en dienden klacht in bij de Europese Commissie."

Belgische bemanningen aanmonstern was ook mogelijkheid?

"Onze eigen mensen ontslaan doen we niet. Dat hebben we niet eens in overweging genomen, afgezien van het feit dat er in België ook al geen bemanningen op overschot rondlopen."

En de derde optie?

"Veel van onze voorstellen zijn niet eens in overweging genomen. Verzoeken tot opheldering bleven onbeantwoord. Wij vragen een toetsing van de wetgeving door een onafhankelijk rechter binnen een redelijke termijn zoals dat in Nederland mogelijk is. Er zijn voor ons grote economische belangen mee gemoeid."

Waarom gebeurt de aanvoer van vis naar Zeebrugge en Oostende steeds

met containers. De schepen krijgen we hier nauwelijks te zien?

"Dat zou ingrijpen op onze vaarpatronen. Wij houden ons aan de vijfdaagse week en een vrij weekend. Met de Z.571 is nog nooit op zondag gevaren. In de containers kunnen wij verschillende vangsten samenvoegen en zo de kosten drukken. Wij hebben de 33 procent-regel nauwlettend in de gaten gehouden. Maar de verkoop van partijen vis buiten de markt werd niet in aanmerking genomen om te voldoen aan de economische band. Was dat wel zo geweest dan voldeden we op een haartje na aan de voorschriften."

In andere landen geen problemen met de economische band?

"In Frankrijk en Engeland heeft het overleg tot een akkoord geleid. In Engeland zelfs voor vijf jaar. Daar doen de vlagschepen vooral beroep op plaatselijke arbeidskrachten. Ze staan ook wat visrechten af aan de kustvisseren. Dit alles tot grote teverdenheid van MAFF (Ministry of Agriculture, Fisheries and Food)."

Daarmee is het laatste woord nog niet gezegd. Het KB op de economische band kan nog veel stof doen opwaaien. Als rechtbanken (zie kaderstuk op volgende bladzijde) moeten oordelen krijgt doorgaans maar één partij gelijk. (gw)

- * 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.



Klacht van negen Urkers bij Europese Commissie



De Z 571 Custos Deus, het Belgische vaartuig van de urker Jelle Kramer is een van de schepen die niet voldaan heeft aan voorwaarden gesteld in het KB over de economische binding met het thuisland België. (foto gw)

Negen Urker eigenaars van Belgische vaartuigen hebben in oktober vorig jaar al een klacht ingediend bij Europees commissaris voor visserij Franz Fischler, tegen onze wetgeving op de economische band. In een nieuw schrijven aan de commissaris (6 juni) wijzen ze op de jongste ontwikkelingen. Ze betwisten niet dat iedere lidstaat het recht heeft om een binding op te leggen. Het Europees Hof van Justitie heeft zich ook reeds in die zin uitgesproken. Maar er is ook een uitspraak van het hof die zegt dat vissersvaartuigen hun vangst in om het even welke lidstaat kunnen aanlanden zonder dat dit een inbreuk is op de economische linkbepalingen. Het vrije verkeer van goederen is in het Europees Verdrag vastgelegd. De toegang tot de nationale quota kan dit recht niet beperken. De Urkers klagen ook aan dat het KB op de economische band over de volledige tweede helft van het jaar moest lopen. De Belgische overheid heeft de termijn al op 22 december afgesloten.

De Nederlanders verwijten de Belgische overheid oneigenlijk gebruik te maken van de economische binding. Zij citeren daarbij uit een intern memorandum van 17 december waarin staat dat buitenlanders niet moeten aangehouden worden om Belgische

vaartuigen te kopen. Een twee citaat zegt dat de nadruk moet gelegd worden op de aanvoer van vis naar de Belgische vismijnen. "De voorgestelde 2/3 van de helft van de vangsten is daartoe noodzakelijk. Het is duidelijk dat hiertegen weerstand zal zijn. Ik geloof dat het afdwingen van een echte economische link de enige mogelijkheid is om de verkoop van vaartuigen aan Nederlanders te voorkomen." De indianers van de klacht besluiten daaruit dat het niet de bedoeling is van de Belgische overheid om een binding tot stand te brengen (zodanig toegelaten door het Europees Hof). De eigenlijke bedoeling is volgens de Nederlanders tweevoudig. Vooreerst verhinderen dat Nederlanders Belgische vaartuigen verwerven en daarmee onder Belgische vlag vissen. Ten tweede willen zij de Nederlandse eigenaars verplichten om in geprivatiseerde of stedelijke Belgische visveilingen aan te landen en te verkopen. Deze doelstellingen zijn, volgens de Nederlanders althans, in strijd met het Europees Verdrag. De sancties die aan de rederijen werden opgelegd zijn dan ook onwettelijk, besluiten de Urkers. Zij vragen de Europese Commissaris om dringend tussenbeide te komen. (gw)

Nieuwp

DE NIEUWPOORTSE VISSERIJVLOOT heeft het niet gemakkelijk. De vloot kalft jaar na jaar af en de aanvoer & besomming gingen de voorbije maanden ook al de verkeerde richting uit. Momenteel zijn er maar zeven vaartuigen meer die met regelmaat in hun thuishaven veilen. Vorig jaar waren het er nog een twaalfal.

Op papier telt de Nieuwpoortse vloot nog steeds vijftien eenheden. De grootste in Nieuwpoort geregistreerde vaartuigen laten zich echter nooit in hun thuishaven zien om de eenvoudige reden dat in- en uitvaren van de IJzerhaven problematisch is.

Tijdens de jaarlijkse hulde aan het Vissersmonument op Pinkstermaandag bekende burgemeester Roland Crabbe dat de plaatselijke visserij moeilijke tijden doormaakt. "Desondanks blijft het stadsbestuur sterk geloven in de toekomst van de visserij, die niet los te koppelen is van onze stad".

De Nieuwpoortse burgemeester wees tijdens zijn gelegenheidstoespraak nogmaals op de harde en gevaarlijke vissersstiel. "Vorig jaar vielen er gelukkig geen slachtoffers te betreuren, in tegenstelling tot het jaar voordien toen de voltallige bemanning van de N.52 Seahunter het leven liet. Dat het leven van een visser nog gevaar loopt bewijst de brand die in april vorig jaar de N.126 Skylight teisterde. Dankzij de snelle interventie van de hulpdiensten vielen er toen geen slachtoffers". De Nieuwpoortse vissersgemeenschap bleef gedurende de voorbije decennia inderdaad niet gespaard van menselijk leed. Heel wat Nieuwpoortse gezinnen nemen dan ook aan de jaarlijkse plechtigheid rond het vissersmonument deel om een op zee achtergebleven familielid te herdenken. Ook vertegenwoordigers van talrijke overheidsinstanties, beroepsorganisaties en verenigingen namen deel aan de ingetogen bloemenhulde.

Redershulde

Schepen voor Visserij André Dezaeyer schetste in de vernieuwde feestzaal boven de vismijn een beeld van de jongste investeringen ten bate van de visserij. "Door de invoering van het elektronisch veilsysteem voldoet onze vismijn nu volledig aan de Europese richtlijn. Wij rekenen erop dat onze reders daar

Jaarlijkse vissers hulde in Nieuwpoort

ort laat visserij niet los



De gebruikelijke familiefoto met de trouwste aanvoeders in Nieuwpoort, de leden van het stadsbestuur en van de directie van de vismijn. De reders Charles Beuckels (N.86), Jan Desaever en Jacques Verdeyen (N.93), Roland Vanhoutte en Walter T'Jaeckx mochten een herinneringsbeeldje in ontvangst nemen. Voor hun partners waren er bloemen. (foto gw)

ten volle gebruik van maken". De schepen betreurde dat er momenteel slechts vier vaartuigen zijn die steeds in Nieuwpoort veilen. Zeven vaartuigen weten hun thuishaven nog regelmatig te vinden, terwijl de vier overige "Nieuwpoortenaars" nooit in hun thuishaven aanlanden om de hierboven reeds aangehaalde reden.

De traditionele hulde van de trouwste aanvoeders werd voorafgegaan door de overhandiging van de cheque van 40.000 frank aan de vzw 't Zal wel Gaan, het noodfonds voor de visserij dat na de gebeurtenissen met de N.52 onder impuls van visserijalmoezenier Dirk Demaeght werd opgericht. Het stadsbestuur had eerder beslist om één procent van de totaal ontvangen mijnrechten over te maken aan de vzw.

Voor het voorbije werkjaar werd Charles Beuckels, reder van de N.86 *Surcouf*, uitgeroepen tot algemeen laureaat van de Nieuwpoortse visafslag. Bij de garnalvissers ging de eer naar de reders Jan Desaever en Jacques Verdeyen van de N.93 *Aalscholver*. Laureaten van de categorie vaartuigen tot 70 bt/300 pk waren de eigenaars Roland Vanhoutte en Walter T'Jaeckx van de N.58 *Pascin*. Het laatste vissersbeeldje voor vaartui-

gen van meer dan 70 bt/300 pk ging naar de reders Eric Casier en Patrick

Casier van de N.57 *Terry* die op het ogenblik van de hulde ter visserij waren. (gw)

Acht Nieuwpoortse vissersvaartuigen namen deel aan de operatie Dynamo

In zijn toespraak herinnerde burgemeester Roland Crabbe aan de zestigste verjaardag van de "Operatie Dynamo" die in meidagen van 1940 plaatsgreep. Bij deze militaire operatie werden 338.226 Britse en Franse soldaten geëvacueerd vanuit de haven van Duinkerke en het strand van de Panne en naar Engeland overgebracht. Aan deze operatie namen 48 Belgische vissersvaartuigen deel. Zij hebben duizenden soldaten geëvacueerd. Bij de vissersvaartuigen waren acht houten Nieuwpoortse schepen, nl. de:

- N.35 met reder-schipper Gerard Schollaert
- N.45 met reder-schipper Raphaël Vercoutter
- N.49 van reder Raphaël Vercoutter en met schipper Charles Ryssen
- N.53 met schipper-reder Lucien Decreton
- N.58 met reder-schipper Hypoliet Beyen
- N.59 van reder Raphaël Vercoutter en met schipper Camiel Vermote
- N.64 van de Nieuwpoortse Reederij met schipper Charles Zonnekeyn

Tijdens de evacuatie zijn twee vaartuigen gezonken zonder slachtoffers te maken bij de Nieuwpoortse bemanningen. De N.49 werd tijdens een bomaanval getroffen en de N.59 kwam in aanvaring met een Britse destroyer.

Na de capitulatie waren de Belgische vissersvaartuigen verspreid over alle havens langs het Kanaal, de Normandische en Britse Oostkust. Ze werden opgelijst door de bezetter en ingezet voor uiteenlopen taken. Tijdens de tweede wereldoorlog heeft de visserij een zware tol betaald. In totaal werden 51 vissersvaartuigen tot zinken gebracht en bij bombardementen en mijnexplosies verloren 208 vissers het leven.

Visserijsector opgeschrikt door pcb-alarm

TOEN DE EERSTE berichten over het te hoge pcb-gehalte (polychloorbiphenylen) in vis de wereld werden ingestuurd hield de visserijsector haar hart vast. De desastreuze gevolgen van de kwikvis zijn nog niet vergeten.

Eén zekerheid dacht de consument na het vlees-dioxineschandaal van vorig jaar te hebben: als je vis eet, ben je veilig. Tot de radio omriep: "In Noordzeevis zit in acht gevallen op tien teveel kankerverwekkende pcb's. Dat blijkt uit tests van het Instituut voor Veterinaire Keuring. Ook bij ingevoerde vis is dat voor 70 procent het geval. Met vis uit kwekerijen is het beter gesteld. Daar wordt 'slechts' in drie op tien gevallen teveel pcb's vastgesteld. Een hoge concentratie aan pcb's kan wijzen op de aanwezigheid van dioxines."

Minister van volksgezondheid Magda Aelvoet kreeg onmiddellijk het verwijt toegestuurd dat zij het rapport al twee weken in haar bezit had, maar de bevolking niet had ingelicht. De minister bevestigde de cijfers in de Kamer, maar voegde eraan toe dat het gevaar voor de volksgezondheid niet acuut was. Ze zei dat ze de Eetwareninspectie en de Hoge Gezondheidsraad gevraagd hadden een en ander te onderzoeken en voorstellen te formuleren voor een pcb-norm in vis. Plots bleek immers dat die norm wel bestaat voor visvoer, maar niet voor vis. Werkleider Peter Bossier van het Departement Zeevisserij (het vroegere Rijksstation voor Zeevisserij): "Dat vis pcb's bevat heeft te maken met historische vervuiling van de Noordzee. De concentraties nemen sinds 1983 af. Dat melden we vorig jaar nog in een informatieve nota aan het kabinet." Ging het IVK dan in de fout? Het instituut gebruikte de dioxine-norm voor vlees en kwam zo tot de hoge pcb-concentraties in vis. De vleesnorm (200 nanogram per gram vet) is niet op vis te toe-

pasbaar, omdat vis veel minder vet bevat. Dat betekent dat een pcb-norm voor vis veel hoger mag liggen. Als de visstalen onderzocht worden volgens de normen die in andere landen bestaan ligt het pcb-gehalte steeds onder de bovengrenzen, zo luidde althans de tegenargu-

mentatie. Minister Aelvoet heeft nu aan de Hoge Gezondheidsraad gevraagd een Belgische norm voor vis op te stellen. Zij heeft zich ook geïngageerd om op internationaal vlak de lat gelijk te leggen. (gw)

Eén windmolenpark voor onze kust volstaat

De Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij (BRCV) is om principiële redenen tegen de bouw van een windmolenpark in de territoriale zee gekant. Als het dan toch niet anders kan moet alle windmolens op één locatie bijeengebracht worden.

STAATSECRETARIS VOOR ENERGIE en Duurzame Ontwikkeling, Olivier Deleuze (Ecolo), heeft ook al zijn visie gegeven. In de kamer zei hij voorstander te zijn van een klein aantal windmolenparken op verschillende locaties. "Het is de keuze tussen windmolens of meer schouwen", antwoordde hij aan Kamerlid Luc Goutry (CVP) die er op wees dat de visserijsector gekant is tegen de plaatsing van de molens.

Voorzitter Manu Desutter van de BRCV maakte het standpunt van de commissie bekend. "Onze kleine kuststrook ligt al vol met kabels, pijpleidingen en zandwinningsgebieden. Voor windmolenparken is geen plaats in een visrijk gebied. Wij vragen ook nadeelcompensaties voor de reders voor het verlies van visgronden. Tenslotte zijn wij ook vragende partij om de zone van de windmolens positief aan te wen-

den. Creatie van aquacultuurvelden, mosselkweek of hangcultuur behoren tot de mogelijkheden. Kunstmatige riffen zijn dan weer geschikte paaiplaatsen." De voorzitter vraagt zowel vooraf als achteraf uitgebreid onderzoek naar de impact van de trillingen en het geluid van de windmoleninstallaties op het ecosysteem. Verontrustend noemt hij het ontbreken van het woord 'visserij' in het voorontwerp KB.

Ondertussen zijn al twee energieprojecten bekend. Het project van C-power (Interelectra, Turbowinds en DEME) wil dat op de Wenduinebank (en niet op de Westendebank zoals wij per vergissing in ons vorig nummer schreven) realiseren op een zone van 15 tot 30 vierkante kilometer. Electrabel en Baggerbedrijf Jan de Nul lieten reeds hun oog vallen op de Raan, een visrijk gebied voor Knokke-Heist met een oppervlakte van 130 vierkante kilometer.

Over de preciese locatie is evenwel nog niets beslist, zei de staatssecretaris. Ieder project zal onderworpen worden aan een technisch en economisch onderzoek. Er komt ook een milieu-effecten-rapport. "Alles staat nog in zijn beginfase", zei Deleuze die hoopt dat de werkzaamheden tegen 2002 kunnen starten. (gw)

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

FIVA: een balans



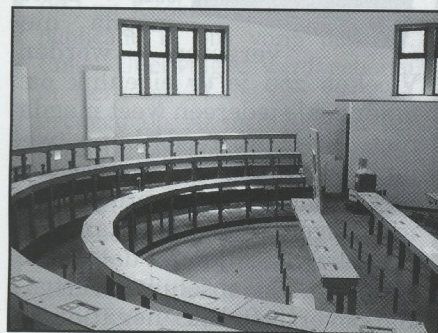
Op een studiedag (15 juni) in De Haan, ingericht door het Vlaams Visserij Informatiecentrum, waarop ook minister Vera Dua het woord voerde, maakte de sector de balans op van 3 jaar FIVA (Financieringsinstrument voor de Visserij en de Aquacultuur). Een belangrijk instrument, want in 1999 werd voor 369.550.317 frank aan rentetoelagen verleend en voor 107.858.745 frank aan kapitaalpremies. In datzelfde jaar werd voor 260.301.358 frank aan FIVA-waarborg toegekend. In 1999 werd een beslissing genomen in 109 dossiers, die betrekking hadden op 77 verschillende rederijen, 3 aquicultuurbedrijven en 4 cooperaties of verenigingen van reders. (foto gw)



Tijdens de voorbije maand greep ook de jaarlijkse statutaire vergadering van de Rederscentrale plaats. (foto gw)

Verbouwing "Sprotkot" tot veiling in eindfase

De verbouwing en inrichting van de Oostendse Eurohal zitten in de eindfase. Het interieur van het vervallen "Sprotkot" ziet er al heel anders uit dan enkele maanden geleden. Het dak is hersteld, de vloeren, deuren en vensters vernieuwd. De indeling wordt ook duidelijk. Vooraan de elektronische klok en in het half rond de zitjes voor de kopers. Alles zou er kant en klaar moeten bijstaan tegen de start van het bouwverlof. Het opstarten van de elektronische handel in Oostende is nog een kwestie van weken. (gw)



Luchtkoeling in de Oostendse vismijn

De Oostendse vismijn wordt sinds kort luchtgekoeld. Voor de koeling van de uitgestrekte aanvoerhal was de plaatsing van een netwerk van kanalen nodig. Het opstarten van de luchtkoeling gebeurde met de nodige haperingen. Nu men mag verwachten dat het warme weer er echt aankomt zal de installatie goed van pas komen. (gw)

OVA weegt en sorteert aan boord

In het kader van een proefproject om de kwaliteit van de aangeboden vis te verbeteren werd de aanvoer van de O.316 Aegir gedeeltelijk aan boord gewogen en gesorteerd in kisten van 30 kg. De Onderlinge Visafslag (OVA) stelde de handelaars vooraf op de hoogte van dit experiment en van de juiste aanvoergegevens. De vangst werd woensdag 28 juni geveild. De hektrawler bracht ruim tienduizend kilogram Noordzevis mee, waaronder 3.000 kg koolvis, 2.000 kg witte leng, 1.500 kg wijting en 1.400 kg kabeljauw.

N.V. SCHEEPSWERF

I.D.P.

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

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

TUSSEN SCHIP & KAAI



Mannekens, prent het in die vieze, drabbelige brij tussen uw oren! Amper drie weken nadat ons aller geliefde minister van volksgezondheid Aelvoet de hele sector op stelten zette, magda niet

vergeten worden.

Vloeken zou je er eigenlijk om, maar zoals iedereen weet magdaniet. Zit ik nu reeds bijna twee jaren van mijn leven te vergooien met krampachtig te proberen al mijn eigen ruiten in te smijten, door die visserij en al dat nevengedoe in een absoluut zwartgalig, overtreffelijk negatief en uitermate schadelijk daglicht te stellen, enkel om Bart Schiltz, alle visserijschoolmeesters, bij gelegenheid ook Geert Deman en als het even kan wat reders te tergen. Stel ik vast dat mijn door dioxine verwoest brein tot vandaag met 23 columns slechts één recht op antwoord, één geloofsbelijdenis ter persoonlijke titel en één aanklacht wegens laster en eerroof verwezenlijkt heeft...Is dat alles wat jullie kunnen, blasfemie nog aan toe!?

Komt daar zo een omhooggevalen madammeke van het clubje van de groene jongens laconiek via de beeldbuis ongevraagd ieders living binnenvallen. Overtreft dat mens in één adem Al, maar dan ook Al mijn verwoede pogingen om de visserij naar de vaantjes te helpen, het werkvolk weg te jagen, de reders te ruïneren, ze van hun goede naam te beroven. Sukkel, prutser die ik ben.

Vanaf heden verklaar ik mijn ellenlange waslijst met vrouwelijke tv-idolen vertrappeld, verscheurd en verbrand. Ik zweer het u: Magda is de enige echte, ware, onvervalste. My hero! Ze zal in de toekomst dan ook een fantastikoze meerwaarde gaan betekenen voor mijn maandelijk-

se criminele hersenspinsels van tussen het schip en de kaai. Want ik ben vastberaden. Vermits HVB geen eindredacteur heeft stuur ik voortaan Al mijn volgende columns vóór publicatie naar mevrouw Aelvoet, om haar commentaar te vragen. Een dergelijk alles overtreffend talent in negatieve berichtgeving, dat moet ik tot de bodem benutten. Dat mAg en kAn ik niet verloren laten gaan. Het zou een onvergeeflijke doodzonde, een flagrante verkrachting van de columnistenhobby zijn. Om haar verheven woord genadig te zijn ga ik erop hAmeren en erop stAmpen, tot vervelens toe: "het gehalte aan PCB's in noordzeevis overstijgt in nefaste getallen dat van de kippen tijdens de dioxinecrisis". Mensen please, als jullie leven je lief is, eet kip, koe en zwijn naar hartelust. Maar handen af van alles wat vinnen heeft en belletjes maakt. Het gevaar voor slokdarmperforatie, zeepokken, aalvoetjes, het schelvirus, magdanella en zelfs impotentie is verschrikkelijk reëel. Zeker als je de graten mee opvreet. Vis is zéér ongezond! Aelvoet heeft het gezegd. Neen lach niet. Maggie is minister en ministers hebben de facto gelijk. Vraag maar aan Pinxten, informeer bij Colla, uit wiens neergang Aeltje Voet haar lessen getrokken heeft. Luister bovendien aandachtig naar CVP- kamerlid Hubert Brouns, die met misprijzende en afkeurende stem orakelde "dat het toch ongehoord is dat de indruk wordt gewekt dat het eten van vis gezond is, terwijl de PCB-niveaus in die beesten deze van de dioxinecrisis halen."

Al bij al bleven de gevolgen van dit politieke mediaspektakel beperkt. Geen noemenswaardige crisis op de vismarkt. Geen extreme paniek bij de consument. Dat hadden we te danken aan Bart Schiltz en enkele mensen van het departement zeevisserij mekaar over de voeten struikelden, om via de VRT en de VTM op hun beurt de woonkamer binnen te dringen, ijverig de opschriften 'Magda was here' van uw muren te wassen en met stralend gezicht te verkondigen "dat de vis wEl gezond is. Dat we al jaren

ongezonde, door PCB's gecontamineerde vis gegeten hebben. Maar dat die waarden nu zoveel gedaald zijn dat alle gevaar geweken is". Een knap staaltje positivisme, geef toe.

Desalniettemin zou Froid roid niet zijn, moest hij zijn steentje niet bijdragen. Om mijzelf en mijn bemanning te beschermen plan ik een eerste concrete maatregel als volgt: mijn motorist die, zoals het gebruikelijk is op Belgische vissersvaartuigen, ook instaat voor het koken van een middagmaal, wordt van die taak ontheven. Zag hem gisteren een oliefilter reinigen, en een half uur erna stond die onverlaat kabeljauw te fileren. En vermits PCB's in hoge concentraties in motorolie voorkomen...

Omdat iedereen mij steeds wil overtuigen dat ik meer aan mezelf moet denken, dat deze column mij tussen schip en kaai jaagt, dat ik mezelf geen dienst bewijs met mijn oproerkraaiend gekras, wil ik al die goedmenende mensen er attent op maken dat ik mijn meerdere gevonden heb. Die dekselse Magda heeft me wreed de loef afgestoken. Maar eerlijk gezegd zal het mij worst wezen.

Worst? Bwaark, niks daarvan. Vanavond is het vis in de pan. Het officieel bulletin van de Rederscentrale heeft het trouwens onlangs nog in de verf gezet: "Er is een verband tussen het eten van vis en het geheugen, de concentratie, rekenen en taal. Dat werkt allemaal een stuk beter. Het is voldoende om één tot twee keer per week vis te eten om resultaat te halen." Voila, dat weten we ook alweer. Kan ik volgend jaar lekker zelf mijn belastingen uitrekenen.

En wat Magda Aelvoet, Hubert Brouns of wie dan ook te vertellen hebben, geloof me vrij: het laat mij...FROID!

Froid

BeDrijfSnieuws

Faillissementen

* BINCA NV, Hille 18, 8750 Zwevezele (handelbenaming Binca Seafoods), visgroothandel opgericht op 30 december 1983. De laatste bekende jaaromzet bedroeg 563 miljoen frank. Er waren tien personeelsleden. De groothandel werd

failliet verklaard op 16 juni 2000.

* NAVITRADING NV, Nijverheidsstraat 12, 8210 Zedelgem (voorheen: Gentpoortstraat 62, 8000 Brugge), groothandel in visserijproducten en gespecialiseerd in invoer van nijlbaars, opgericht op 15 mei 1997. Het bedrijf boekte een omzet van 58 miljoen frank en telde vier werknemers. Failliet verklaard op 19 mei 2000.

* DE GOLFBREKER BVBA, Seutinstraat 41, 1030 Brussel, rederij ter zeevisserij opgericht op 21 december 1977 en gewezen eigenaar van de Z.196 Zeeduivel. Failliet verklaard op bekenenis op 23 mei 2000.

* MORNING STAR BVBA, Seutinstraat 41, 1030 Brussel, rederij ter zeevisserij opgericht op 25 februari 1985 en gewezen eigenaar van de O.705 Morning Star. Failliet verklaard op 23 mei 2000.

* ALBERT BVBA, Kaai 27, 8620 Nieuwpoort, kleinhandel in visserijproducten, opgericht op 22 februari 1989. De vennootschap met zaakvoeder Peter Weckhuysen werd failliet verklaard op bekenenis op 7 juni 2000. Het handelsfonds werd twee en een half jaar geleden overgenomen door Isabel Vanbillemont en Stefaan Stouf. Hun vishandel heeft dus geen enkele binding met de failliete vennootschap waarvan de zaakvoeder nooit het adres van de maatschappelijke zetel liet wijzigen.

Fusie

Naar aanleiding van het fusievoorstel tussen de vennootschappen Marine Stores

NV, H. Baelskaai 27, 8400 Oostende en Zeebrugge Stores NV, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist heeft een BAV-ontslag verleend aan bestuurder Norbert Hennaert van Marine Stores NV. De raad van bestuur heeft ook beslist om de maatschappelijke zetel van de Oostendse vennootschap over te brengen naar Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist.

Groenen vragen vlootafbouw

De Groene partijen vragen een verdere inkrimping van de vissersvloot in de Noordzee. De Vlaamse politici Michiel Maertens en Isabel Vertriest verdedigden dit standpunt tijdens een tweedaags congres van de Noordzeegroenen in Oostende. Aan de bijeenkomst namen ook delegaties deel uit de Noordzeekuststaten Duitsland, Engeland, Frankrijk, Nederland, Noorwegen, Schotland en Wales. De mileupartijen vragen dat de vlootafbouw verder gaat. Dat kan vooral gebeuren door de subsidiëring van de industriële visserij-schepen af te schaffen, zo vinden de Groenen. Zij zijn er zich van bewust dat de Belgische vloot al flink uitgedund is, en dat die niet verder moet verminderd worden, maar dat kan niet van alle lidstaten worden gezegd.

Amandine half juli open voor bezoekers

Halfweg juli kunnen de eerste belangstellenden de laatste IJslander 'Amandine' op de Visserskaai in Oostende bezoeken. Het drooggezet schip is er klaar voor, maar de kuip is nog niet volledig ingericht. Dat gebeurt overigens pas na de zomer. Een gids zal de bezoeker vooraf uitleg verstrekken over de IJslandvaart. Daarna kunnen ze in kleine groepjes het schip verkennen.

Emiel Utterwulghe overleden

We vernamen het overlijden van rustend reder Emiel Utterwulghe (86) uit Knokke-Heist te laat voor publicatie in ons vorig nummer. Emiel Utterwulghe werd geboren in Heist op 24 oktober 1913 en overleed op 30 mei 2000 in het rusthuis Lindenhove in Knokke-Heist. Samen met zijn broers Albert (+ 10.01.94) en Leon maakte hij deel van een gekende vissersfamilie aan de Oostkust. Onmiddellijk na de oorlog lieten zij de Z.539 Zeemansblik bouwen, gevolgd door de Z.549 Albrecht Rodenbacht. Later stapten zij over op stalen vaartuigen, waaronder de Z.559 Gudrun en de Z.560 Blauwvoet. Emiel Utterwulghe bleef ongehuwd. Tot op vandaag zijn kinderen en schoonkinderen van zijn broers de nog als reder actief in de visserij. De uitvaart vond plaats op 6 juni.

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

In de vroegere Zeebrugse vissershaven is Frans Rammeloo dagelijks aanwezig. De visserij blijft hem boeien. En wat doet zo'n gepensioneerde visser dan? Hij wordt sportvisser en doet wat hij altijd al gedaan heeft: varen.

Boekhoutenaar Frans Rammeloo en de zee

Frans (°Boekhoute, 8 februari 1921) is telg van een vissersfamilie. Vader Willem en moeder Caroline (die afkomstig was van Philipinne) behoorden tot de gilde van de Westerschelde vissers, waar, zo benadrukt Frans het, een duidelijk onderscheid gemaakt moest worden tussen deze van de vissersboten en de vissers van de mosselschuiten. Waarvan akte.

DE LAGERE SCHOOLOPLEIDING in Boekhoute liep voor de dertienjarige Frans af omdat de familie in september 1934 naar Zeebrugge verhuist. Maar de visserijkiemen waren gelegd. In Boekhoute had Frans, na de schooluren, immers ook visserijonderwijs gevolgd. Daarvoor kwamen uit Gent de leraars Windels (voor motorenonderricht) en Roelands (voor navigatie en dekondericht) naar het dorp afgezakt. Voor deze speciale lessen waren ongeveer 20 leerlingen ingeschreven. De brevetten die Frans er behaalde zijn nu waardevolle documenten geworden, die in het museum van Oostduinkerke tentoon hangen.

Naar Zeebrugge

De verhuizing uit Boekhoute was het gevolg van het dichtslippen van de Scheldearm 'Braakman'. Voor de vissersvaartuigen werd het daar al te gevaarlijk en dus moest er uitgeweken worden. Zeebrugge viel best mee. Vader

Willem trekt er met de garnaalvanger Z.6 'Twee gebroeders' (Kromhoutmotor 26 Hp/20 kW) ter visserij. In 1937 laat vader een nieuw garnaalvaartuig bouwen op de Zeebrugse scheepswerf De Backer. In dat vaartuig komt een Deutzmotor van 70 pK (51 kW) en het krijgt de naam 'Elona-Constance'. Aan boord vinden we vader Willem, zonen Petrus en Frans en een Nederlander uit Arnemuiden. Een Nederlander, hoezo? Rammeloo: *'In Nederland was toen bijna geen vaart in de visserij, zodat de Zeebrugse visserij een tiental Nederlandse matrozen zag inwijken, die hier graag waren en het weekend naar huis konden.'*

Frans ging in Zeebrugge ook nog naar de visserijschool. Hij herinnert zich nog de leraars Vandierendonck (voor het netten breien en herstellen), Pitteljon (motorenopleiding) en Carton, een loods die navigatie- en zeevaartkundelessen verzorgde.

Fiets of schip

De onweerswolken van de tweede wereldoorlog werden in 1939 al duidelijk. Maar de familie Rammeloo had daar minder oog voor. Alle aandacht ging naar het nieuw vaartuig. *'Maar naast de oorlogsdreiging kon je toch niet kijken. Het was oppassen geblazen, want er lagen drijfmijnen. Enige ontploffingen van mijnen voor de haven van Nieuwpoort deed de ernst van de toestand tot vader doordringen, zeker als we op een dag het Zeebrugse vaartuig Z31 Gustaaf van Eugene Verpoorter*

zagen lek slaan omdat er in het net een mijn ontploft was. Wij konden dat schip binnenbrengen. Met nog een ander vaartuig hebben we stalen kabels onder het vaartuig gekregen, deze kabels gespannen, zodat het getroffen vaartuig wat omhoog kwam en minder water binnen kreeg. Eenmaal in de haven van Nieuwpoort konden we het bij het hoogwater in de huidige jachthaven zetten. Bij laag water werd er dan zoveel als mogelijk lekken gedicht.'

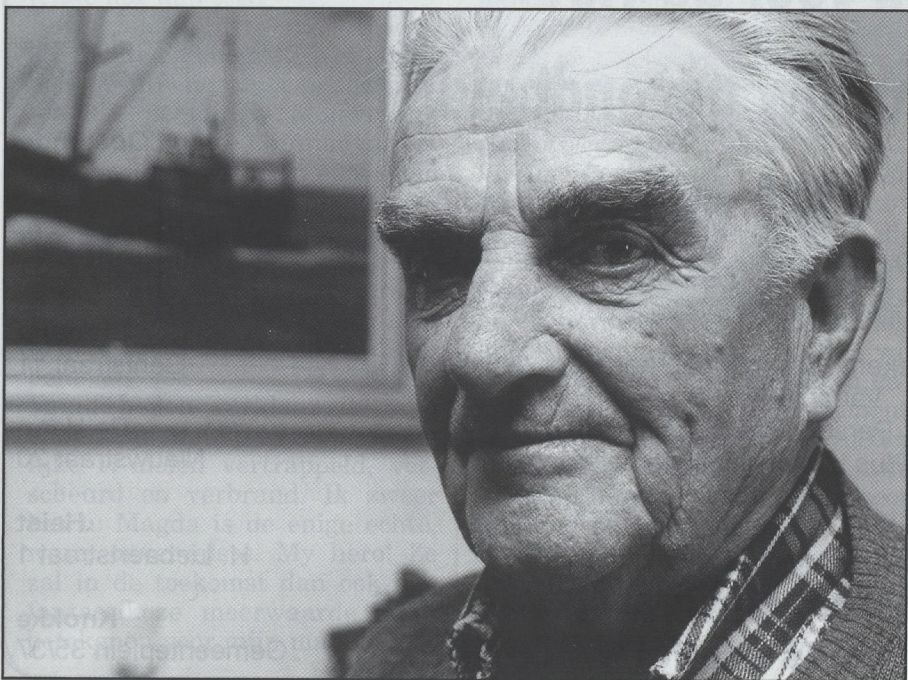
Frans is 19 jaar. De Tweede Wereldoorlog begint en jonge mannen boven de 16 jaar wordt aangeraden naar Frankrijk te vluchten. *'Mijn fiets stond klaar en ik kon op gelijk welk moment vluchten'*

Op die eerste oorlogsdag was Frans in zee en hij beseft niet eens dat het menens was. *'Omdat vader 's nachts was uitgevaren om gedurende de volgende dag te kunnen vissen, wisten we zeker niets van de oorlogstoestand en hoe die evolueerde. Toen het dag werd kregen we toch de eerste seinen. Duitse vliegtuigen bombardeerden het toenmalig vliegveld van Knokke. Aan de kop van de Zeebrugse havenmuur zagen we mijnen die aan valschermtjes gedropt werden. Wij konden, mits goed uitkijken en handig sturen, toch nog binnen varen. Onze rijke garnaalvangst konden we echter zelf oppezelen, want de firma Debra-Huyseune zag aankoop en verkoop niet meer zitten. Thuis was er familieoverleg. Moesten mijn broer en ik de fiets op richting Frankrijk rijden? Een bezoek van de Zeebrugse politie bracht een andere piste, want zij brachten het order dat het vaartuig van de kaaimuur moest verdwijnen of dat het tot zinken gebracht zou worden. Zodoende: op 18 mei gingen in de namiddag vier gezinnen aan boord van de Z.6 om te vluchten. De echtparen Geernaert en Bral, het gezin Petrus Everaert met twee zonen en onze familie.'*

'Overnachten in Nieuwpoort om dan de volgende dag verder langs de kust te varen. In Dieppe mochten we niet binnen en als we daar de wanorde en paniek zagen, begrepen we ook waarom. Met veel gesukkel konden we dan uiteindelijk in Fécamp binnen varen.'

Van haven naar haven

'Na vier dagen kwam de Franse marine onze Z.6 in beslag nemen. De families moesten van boord. Ikzelf moest aan boord blijven en we kregen het verhaal te horen dat de bruggen over de Seine kapot waren en dat we met het vaartuig burgers moesten overzetten. Met die



“vertelling” wilde men ons geruststellen. Helaas, in plaats van tussen Le Havre en Deauville te pendelen met vluchtelingen, voeren we echter richting Duinkerke om daar hulp te bieden bij de evacuatie. Later hebben we vernomen, dat vader, moeder en zuster Elona met andere vluchtelingen waren opgenomen in de cinema zaal van Fécamp.’

‘In Duinkerke krijgen we ongeveer 75 soldaten aan boord. Zij wachtten niet op het bevel, ze sprongen aan boord: er waren er zelfs die in de mast klommen, om toch maar met ons mee te kunnen. Wij hadden ook de indruk, dat ze niet veel vertrouwen hadden in de evacuatie met een vissersboot, over hun uniform hadden vele een opgeblazen binnenband van een fiets en anderen speelden nog meer op veiligheid door een opgeblazen binnenband van een auto rond het lijf te snoeren. Vanuit Duinkerke moesten we die lading vluchtelingen naar Ramsgate brengen. Gelukkig werden we onderweg niet beschoten.’

Frans heeft wel gezien hoe andere vaartuigen de volle lading kregen, zonken of in brand stonden, zonder dat hij hulp kon bieden.

‘Toen de Franse soldaten op Engelse bodem stonden moesten we terug. Het was mist en slecht weer. Ter hoogte van Gravelines liet de koelwaterpomp het afweten en konden wij ons alleen maar laten drijven en hopen op een goede afloop. Een grote visbak van Lowestoft nam ons op sleeptouw richting Ramsgate. Later heeft een zeesleper van Boulogne de taak overgenomen.’

‘Eindpunt werd St. Vaast, waar de Nieuwpoortse commissaris Depoorter voor de organisatie moest zorgen. Mijn broer Petrus moest op een Oostends vaartuig en ik op de Z.11 ‘Zwaluw’ van reder-schipper Julien Serie. Gedurende vier dagen werd er een konvooitje gevormd met de volgende vaartuigen: Z.3 ‘Irma-Germain’ van reder Em. Vandierendonck; de Z.31 ‘Gustaaf’ van Frans Claeys; de H.12 ‘Ons gedacht’ van René Vandierendonck en tenslotte de Z.50 ‘Lidy-Suzanne’ van Prosper Everaert. Hier was er een Franse officier aan boord, die de leiding had van het konvooitje. Ondertussen was er ook de onzekerheid over de familie die in Fécamp was gebleven. Geen enkel berichtje sijpelde er door en met deze onzekerheid waren er natuurlijk ook de nodige spanningen.’

‘Het konvooi kreeg de opdracht om van St.Vaast naar Le Havre te varen. De bruggen over de Seine waren nu totaal vernield en er moesten nog altijd vluchtelingen overgezet worden naar Trouville. Daar werden de vaartuigen geconfronteerd met zware beschietingen en bombardementen omdat er ook veel hangaars stonden. De luchtballons die boven de haven hingen en moesten beletten dat vliegtuigen zouden aanvallen werden kapot geschoten alsof het een

spelletje was.’

‘Als de evacuatieopdracht min of meer voorbij was, werd er terug gevaren. Wij waren nieuwsgierig en wilden uiteraard nieuws krijgen over de familie. Maar als het konvooi bijna in het midden van de haven van Fécamp was, werd het onder vuur genomen. De Duitsers waren al in Fécamp aanwezig! We voeren dus zo snel mogelijk weer de haven uit. De koplappende Z.71 had wel de volle lading gekregen en was fel beschadigd. Er was nu geen andere uitweg meer dan richting Engeland en we moesten daar Newhaven zien te bereiken. Het lukte. Daar werden we met het konvooi goed ontvangen en goed voorzien van eten, drank en brandstof. Het mooi weer liet ons eveneens toe om op dek te slapen, en dat was wel nodig, want met al dat volk aan boord was de plaats beperkt. Verder hadden we een aantal matrassen aan boord gekregen en Julien Serie de reder-schipper van de Z.11 had deze matrassen rond het stuurhuis laten plaatsen als bijkomende bescherming. Na 48 uren in Newhaven, moesten we westwaarts varen. De volgende haven waar we binnen mochten was Poole, tegen Bournemouth achter het eiland Wight. In deze haven was er een basis van watervliegtuigen. Ook hier vonden er veel begrip en was er een goede bevoorrading. Het werd echter weer een voorlopige toestand, want de opdracht luidde nu te varen naar Dartmouth waar we op de rivier voor anker moesten gaan. Na een week overleg en orde brengen in de toenemende stroom vluchtelingen werden de kleine vaartuigen naar Brixham gestuurd en de grote vaartuigen naar Newlyn. Er waren ook vaartuigen die op eigen initiatief zelfs tot in Ierland gevaren zijn.’

‘In Brixham hadden we even tijd om naar oplossingen te zoeken. Niemand had immers voorzien dat de vlucht zo lang zou duren. Er moest aan het budget gedacht worden, inkomsten waren meer dan nodig. Om te vissen hadden we geen materiaal meer. De eerste opgave was aan planken en netten te geraken en dan te informeren wanneer en waar er gevestigd kon worden. Wij kregen op deze vragen veel hulp van de grote Oostendse vaartuigen, zij kenden het materiaal waarmee er kon gevist worden.’

Na een jaar vissen, kwam de Belgische regering in Londen tot het besluit dat er onder de gevluchte landgenoten, dienstplichtigen waren die konden opgeroepen worden voor een legerdienst in de vreemde, in dit geval in Engeland. Frans geeft ons dan een uitleg over verwarde toestanden die hij meemaakte als grensbewoner tussen het Belgische Boekhoutte en het Nederlandse Philipinne. Soms was men Belg en dan was men weer Nederlander. In Engeland moest de regering daarvan echter allemaal niets weten. Hij was duidelijk een Belg en moest bijgevolg soldaat worden, hij was van de klas ‘40 en het beroep van visser stelde

hem niet vrij van legerdienst: ‘Dat vissersargument was goed in België maar niet voor de regering in Londen. Men zou een Belgisch leger vormen en ik werd opgeroepen naar Brixham om voor een Belgische tribunaal te komen.’ Daar ontmoet hij Raf Vileyn en Leon Cockuyt die er ook niet graag bij waren. Het tribunaal was wel indrukwekkend voor de vissers. Rijkswachters met witte schouderkoorden, strepen op de mouwen, blinkende knopen aan de vest, maar vooral met norse gezichten. Daarboven troonden dan strenge rechters: ‘In deze omstandigheden voelden wij ons boeven.’

De drie weigerden soldaat te worden. Gevolg was dat ze vervolgens ook niet meer ter visserij konden aanmonsteren en ze bijgevolg geen inkomen meer hadden. Frans ritselde toch nog wat werk in Brixham. Maar de oorlogsinspanningen gingen hem toch niet voorbij. Hij werd weggevoerd naar Dartmouth waar hij weer de onwillige Cockuyt en Welvaert ontmoet. Zij worden nu ingezet voor het opruimen van wrakken. ‘De Duitsers hadden met hun luchtaanvallen heel wat schade veroorzaakt. Op een dag is het zover en we worden op de kaai gevraagd. Daar krijgen we echt een behandeling zoals boeven die krijgen: broeksriem uit de broek, zakken leeg maken, veters uit de schoenen en zo op transport naar de gevangenis van Exeter. De directeur vertelt ons daar, dat dit nu het lot wordt dat de regering Pierlot voor jonge mensen die dienst weigeren voorbehoudt, zelfs al zijn ze visser. De gevangenis wordt het verblijf tot men toch maar besluit soldaat te worden. Chantage tot en met.’ Na enig beraad besluit hij bij de Navy te gaan, de koopvaardijvloot spreekt Frans niet aan er worden te veel vaartuigen gekelderd. Frans krijgt zes weken opleiding in Skegnes om daarna in Harwich aan boord te komen van de M.191, een mijnneveger.

Bevrijding

Het viel uiteindelijk wel mee. Commandant aan boord was Henri Ceulemans. Hij voerde het bevel over een Belgische bemanning die regelmatig wisselde. Frans maakte het nu mee dat er heel intensief op mijnen gezocht werd tot zelfs voor de Franse kust. ‘Wij voelden dat er iets voorbereid werd, de spanning was totaal anders geworden ook aan boord.’

Frans verlaat de M.191 en komt in de kazerne ‘HMS Drake’, Devonport. Op een dag krijgt hij op zijn blauwe marinebroek en onder de matrozenmuts een kakihemd en wordt hij aan boord geplaatst van een LST landingsvaartuig. ‘Bevrijding! Eindelijk zagen we Oostende terug? We sliepen die nacht in de Paster Pypeschool.’ Zo dicht bij Zeebrugge, zijn thuis.

In 1942 had hij via Victor Vlietinck

slecht nieuws ontvangen over zijn familie die achtergebleven was in Fécamp. Een vluchteling was tot in Spanje geraakt en had van daaruit een briefje geschreven naar Victor. In dat briefje had de man verteld dat de cinema in Fécamp waar de familie Rammeloo verbleef, gebombardeerd was en dat vader Willem en zuster Elona er gestorven waren.

Frans probeert in Zeebrugge te geraken, ook om meer over de familietragedie te vernemen, maar dat lukt hem niet, want Zeebrugge is dan nog altijd in handen van de Duitsers. In afwachting wordt hij ingeschakeld in nieuwe opdrachten, zoals de bewaking van de havendokken en kaaïen in Antwerpen, het mijnenvegen op de Westerschelde en voor de kust. Op 5 maar 1946 kan hij een punt zetten achter zijn militaire loopbaan in de Paster Pypeschool.

Vrede

Het leven gaat verder en de visserij staat nu centraal. Hij monstert aan op de Z.453 'Nera', de vroegere Z.55, van Staf Van Waes die er ook de schipper op is. Frans vindt de twee weken van huis voor de Kanaalvisserij te lang en zoekt wat anders.

Intussen heeft Frans Josepha Martens leren kennen. Haar vader was in 1932 met zijn familie vanuit Mol naar Zeebrugge gekomen om in de glasfa-

briek te werken. Diens loopbaan krijgt evenwel een heel nieuwe wending als hij in 1933 gaat varen op een garnaalboot. De familie Martens opent ook nog een herberg in Zeebrugge en op de flinke dochter Josepha wordt Frans verliefd. Ze wordt zijn levensgezellin.

Vader Willem had in 1937 een nieuw vaartuig laten bouwen, dat bij het begin van de oorlog in Frankrijk wordt opgevorderd en later totaal vernield wordt. De verzekering heeft na de oorlog nog wat uit te keren aan de familie Rammeloo, want het in 1937 gebouwde schip werd in Frankrijk volledig vernietigd en was daar dus tegen verzekerd. Met het geld wordt de O.47 'Aziatic' van de firma Brunet uit Oostende gekocht. Aan boord staat een Deutzmotor van 70 Hp (52kW) en in Zeebrugge wordt het vaartuig ingeschreven met het nummer Z.47. Het was een schip dat in de oorlog gebouwd was voor de haring- en garnaalvangst. Omdat er van de uitgekkeerde som nog wat over was, koopt de familie bij Brunet ook nog de 0.52 'Adriatic' met een ABC-motor van 80 Hp (60 kW).

Het nummer werd ook in Zeebrugge weer aangepast tot Z.52. Het waren de vaartuigen van moeder maar later kwam de Z.47 op naam van Petrus en moeder hield de Z.52 op haar naam. Frans werd schipper op de Z.52, want intussen had hij het brevet van schipper 2de klasse behaald in de Paster Pype school te Oostende. Herinneringen aan bemanningsleden zijn er voor Louis Vandierendonck, Henri Hoste, Achiel Meesschaert, Albert Willemkens, Omer Vantorre... Frans: *'Het is moeilijk om ze allemaal te onthouden, omdat het verloop in de visserij groot was. Een kwartje meer verdienen bij een andere schipper was al genoeg om de plunjezak te nemen.'*

In 1962 koopt Frans de Z.522 'Marathon' (ABC-motor van 135 pK/100kW) van Jos Vantorre (Tjow). Frans heeft nog twaalf jaren plezier aan het vaartuig, om het dan in 1974 te verkopen aan Dina Belpaeme uit Oostende.

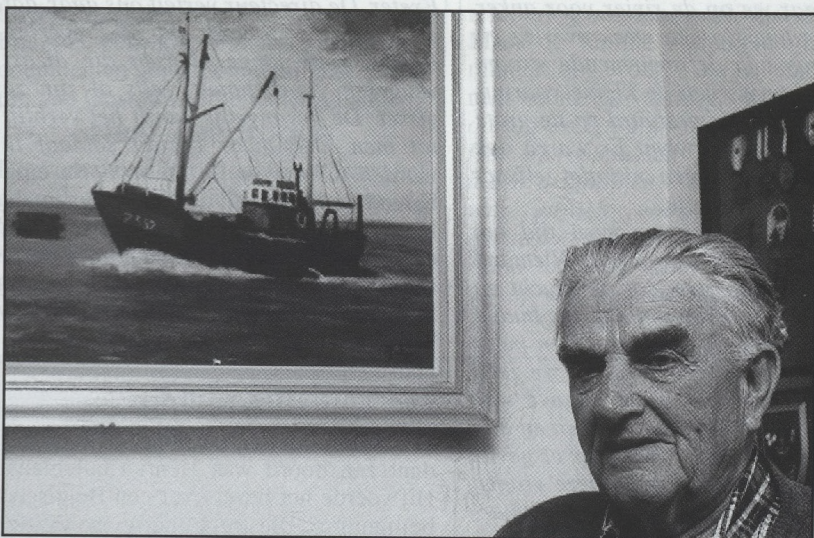
Frans had nog het voornemen een nieuw vaartuig te laten bouwen op de werf 'Van de Zande' in Breskens, maar deze nieuwbouw ging niet door, omdat men de kredieten voor scheepsbouw bij een bouw in het buitenland schrapte.

Rust, maar niet roest

Tijd voor iets anders. Frans kan aan de slag bij Zeezand, bedrijvig in de havenuitbouw van Zeebrugge. *'Bij de bazen van Zeeland maakte mijn zeemanscarriere toch wel indruk. Een ervan stelde me de vraag wat ik dan nog kwam doen op de werf. Moest iemand die zoveel meegemaakt had op 62-jarige leeftijd nog steeds gaan werken? Hij beloofde me een beetje "ouder te maken" zodat ik nog enige jaren kon stempelen en dan op pensioen gaan. Hij heeft mijn oorlogsjaren in waarde laten stijgen en zo kwam het pensioen dichterbij.'*

Frans kan echter niet stilzitten. Als hij de sportvissers met hun vaartuigjes ziet uitvaren en hun vertellingen op de kaaï moet horen, lijkt dit hem een geschikte hobby. Hij laat op de werf Vercruyse in Oostkamp in 1976 de romp leggen van een sportvissersboot. De afwerking doet hij zelf. Hij plaats bokken om in te zijn. Hij is trots op zijn eenmansvaartuig: *'Als je met twee aan boord rondloopt is er altijd een die in de weg staat'*

Interview Juul De Vocht
foto's Guido Walters



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

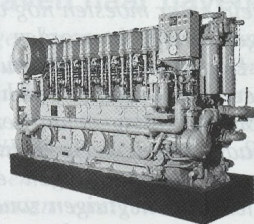
Bureel - werkplaatsen:

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

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93

Scheepsdiesel Service

SDS n.v.



Aktiviteitenkalender voor vissers

JULI

- 2 Zeewijding en botenparade in Oostende
Tentoonstelling over de visserij van toen en de ex-RMT, Vissersplein Oostende (vanaf 10 uur)
- 2 Zeewijding Zeebrugge (11 u.)
Bloemenhulde aan het Visserskruis in Zeebrugge (18 u. 30)
- 12 Start mosselseizoen in Yerseke
- 14-16 "Dagen van Marine", Marinebasis, Zeebrugge
- 15-16 "Vishappening" op Vissersplein Oostende (11-22 uur)
- 16 Zeewijding Blankenberge (10 u.)

AUGUSTUS

- 12-13 "Mosselheesten" op Vissersplein Oostende (vanaf 12 uur)
- 12-13 "Visserijfeesten" in Breskens

- 15 Zeewijding in Heist (11 u.)
- 19 "Mosseldag" in Yerseke (Ned)
- 25-26 "Havendagen" in Zierikzee

SEPTEMBER

- 14 Vissersmis in Oostduinkerke (Sint-Niklaaskerk, 9 u.), gevolgd door bloemenhulde op het erepark van het Visserijmuseum
- 14-18 "Rotterdam Maritime", internationale vakbeurs in rotterdam (Ned)
- 16 "Havendag" in Oostende
- 17 Garnaalpelwedstrijd op de Visserskaai, Oostende (15 uur)
- 27-30 ICES-Congres in Brugge

OKTOBER

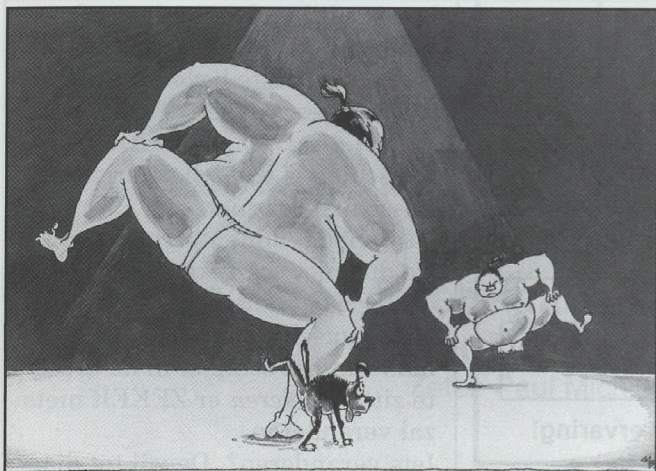
- 6 Viering 50-jarig bestaan Rederscentrale
- 4-5 Foodtech 200 in Birmingham

Succesvolle Dag voor de Zeevisserij

25 juni was een hoogdag voor de Heistse middenstand. Die dag greep in de vissersplaats immers de eerste Nationale Dag van de Zeevisserij plaats; evenement dat voortborduurde op het Vistival dat daar al enige traditie heeft. Verschillende vertegenwoordigers van

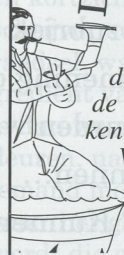


de sector hadden zich opgesteld langs de Graaf d'Ursellaan die voor de gelegenheid tot Europalaan omgedoopt was (foto). Vooraf had in het Provinciaal Maritiem Instituut al een academische zitting plaatsgegrepen, waarop minister van landbouw Gabriëls een opmerkelijk pleidooi voor het behoud van de kustvisserij gehouden had. Gouverneur Breyne had het op deze zitting vooral over de rol die het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) kan spelen, terwijl gedeputeerde Naeyaert zijn ontevredenheid uitdrukte over de nieuwe samenstelling van het Vlaams Visserij Comité waarin het provinciebestuur niet opgenomen werd. Hij noemde dat 'in strijd met de beleidsopties van de Vlaamse regering' (Foto gw)



Nog in Knokke-Heist loopt tot 23 juli het Internationaal cartoonfestival. Laureaat werd de Chinese Xiaoqiang Hou met hiernaast staande tekening. Wie wil lachen haast zich naar het Cultureel Scharpoord in de Meerlaan.

De citaten



'(...) de eenheid bleef behouden, tot op vandaag... Of liever tot op 26 mei van het jaar 2000. Via een persnota mocht de Rederscentrale vernemen dat minister Vera Dua nu eens de "echte" vertegenwoordigers van de sector zelf bij de beleidsvorm wilde betrekken. Onderbrengen in het Vlaams Visserijcomité, zo heet dat. Het comite dat ten gevolge van de COSTA akkoorden binnen afzienbare tijd het enige adviesorgaan voor de visserij kan worden. De bestuurders van de Rederscentrale moeten hun varende kinderen nog vertellen dat zij niet meer beschouwd worden als vertegenwoordigers van de sector zelf.'

Bart Schiltz in het Informatieblad van de Rederscentrale, juni 2000

Toen ik aan het einde van de jaren zeventig bij het persbureau Belga het sociale nieuws zo goed als in de schoot geworpen kreeg, klom de slinger van het sociale nieuws naar zijn hoogtepunt', aldus Maes. 'De vakbonden werden roziger en de patroons nijziger, zodat er meer dan stof genoeg was, die door de media scherp werd gevolgd en breed uitgesmeerd. En nu is de slinger van het sociale nieuws naar de andere kant uitgeslagen', meent Maes, die de algemene vervlaking in de media als hoofdschuldige noemt. 'Zie trouwens naar het slinkend aantal journalisten dat zich bij de kranten of radio en TV met sociale problemen bezighoudt.'

Over Belgajournalist Frans Maes in het tijdschrift 'De Journalist'.

'De provincie is onaangenaam verrast over de nieuwe samenstelling van het Vlaams Visserijcomité waar de provincie als beleid is gewerd geworden.'

Gerard Naeyaert, gedeputeerde voor visserij op de Nationale Dag voor de Zeevisserij te Heist.

'In dit verband meen ik dat de kleine kustvisserij ten volle moet kunnen genieten van deze tongbeschermende maatregel. Inderdaad onze kust zonder kleine kustvissersvaartuigjes zou niet dezelfde aantrekkingskracht hebben als nu. De kaaien, de restaurants, de winkeltjes zouden hun ziel verliezen. Ik ben er dan ook van overtuigd dat deze vissersvaartuigjes een noodzaak zijn. Ik meen dan ook dat deze vaartuigjes moeten blijven beschermd worden en niet mogen opgeslorpt worden door de grote vaartuigen.'

Minister van landbouw Gabriëls op de Nationale Dag voor de Zeevisserij te Heist.

De vissers van de Ronde Tafel (2)

DE VROUWEN VAN de vissers van de ronde tafel

IN DE TWEDE AFLEVERING van *'De vissers van de ronde tafel'* maken we een zijsprongetje. We vroegen de vissers die hun medewerking aan de rubriek toegezegd hebben ditmaal niet om hun persoonlijke mening over een actueel probleem. De vraag die we rondstuurdten was gericht aan hun echtgenotes, moeders, vriendinnen... Wat vinden *ZIJ* van het vissersleven anno 2000? Kunnen ze zichzelf terugvinden in 'een leven als vissersvrouw'?

Daarom moesten we ditmaal de titel van onze rubriek aanpassen. Vandaag komen de vrouwen van... aan het woord.

HET MOET GEZEGD: we konden maar bitter weinig reacties loskrijgen van die vrouwen. Daar zijn verschillende redenen voor. Zij die tevreden zijn vinden het niet nodig om hun mening te uiten. Dat is spijtig, want dan zou ik meteen de gelegenheid krijgen om de steeds weerkerende kritiek, dat ik er alles aan doe om de visserij in een negatief daglicht te stellen, te weerleggen. Niets is evenwel minder waar en ik kom daar verder nog op terug.

Anderen willen niets schrijven, want ze vrezen herkend te worden en de carrière van hun visserman in gevaar te brengen met boude uitspraken. Verder is er de categorie vrouwen die zich niet zo erg veel aantrekt van het werk van hun echtgenoot of vriend, al is het maar omdat ze een

De illustraties

Schipper Philippe Godfroid heeft een enkele maanden geleden op zich genomen de Vlaamse vissers mondiger te maken. Of daar althans een steentje toe bij te dragen. Voor deze tweede aflevering van de *Vissers van de Ronde Tafel* heeft hij een enorm risico genomen. Hij breidde zijn welwillende kring meewerkende vissers uit met hun echtgenotes, moeders en/of vriendinnen.

En die zijn al helemaal niet gewoon om openlijk hun eigen mening te uiten. Trieste getuige daarvan is de *vzw Vissersvrouwen* die al na een eerste bries vlug de veilige haven van de anonimiteit opzocht en het sociale veld weer aan de mannen overgelaten heeft.

Hoe komt het toch dat vrouwen doorgaans zoveel werken en tegelijk zo licht wegeen op het maatschappelijk debat? Het antwoord is helaas dat mannen dat doorheen de geschiedenis zo geregeld hebben... uiteraard tot eigen profijt.

Het is niet moeilijk om illustraties en teksten te vinden die al te duidelijk maken welke plaats de mannen aan het vrouwelijk geslacht toekennen. We zijn zo vrij geweest hierbij de beelden en de citaten te voegen die dat illustreren. Schokkend is dat, als je het ons vraagt.(fv)

eigen druk beroepsleven hebben, omdat de relatie wankel staat of omdat ze de mening toegedaan zijn dat het hun zaken niet zijn. En ten slotte speelt ook nog de traditie mee dat vrouwen alleen maar mooi moeten zijn en zwijgen. Het merendeel van de vrouwen die *tòch* reageerden, formuleerden trouwens de al te bekende nevenbedenking: *'We kunnen toch niets veranderen.'*

Dat is een veelgehoord argument, ook bij de vissers zelf! Goed dan, lieve mensen, schik u dan maar in die fatalistische praat, geef 'het beleid' vrij spel en geef uw toekomst uit handen, in de gretige klauwen van mensen die 'positief' en 'met de beste bedoelingen' aan de touwtjes trekken. *'We kunnen er toch niets aan veranderen.'* Misschien is dat wel waar, maar misschien ook niet.

Of we iets kunnen veranderen zijn we dus niet erg zeker. Zeker is echter wèl dat door niets te doen, en in huiselijke kring, in de kombuis van het schip of in de kroeg te zitten *foeteren* er *ZEKER* niets zal veranderen.

Iets veranderen? De wil tot dia-

O.V.A.

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!

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

Afslag
Etienne Boucquez
059 / 33.90.93

Koeltransporten
Patrick Billiau
059 / 33.90.92.
GSM 0479 / 20 32 27

Loonadministratie
Johan Jonckheere
059 / 33.90.94

Boekhouding
Karine Vanhooren
059 / 33.90.96

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

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

loog en de vastberadenheid moeten zich eerst in de mentaliteit van de vissers nestelen, en er de kapsels van terughoudendheid vernietigen. Want dat is de grootste handicap van de meeste vissers: ze zijn introvert.

Daarom wil ik de mensen bedanken die toch de moed hadden om eens hun zegje te doen.

En dat zijn niet altijd positieve zegjes, vrees ik. Iemand verweet mij vorige maand bijvoorbeeld in een lezersbrief (1), en ik citeer: 'Is het niet de taak van degene waarvan de visserij nauw aan het hart

ligt om de sector en alles er rond wat positiever en eerlijker voor te stellen in plaats van alles zo negatief en op halve waarheden berustende manier in het daglicht te brengen?' Die reactie heeft me echt blij gemaakt, ook al kwam ze niet van een visser zelf, maar van een leerkracht uit het visserijonderwijs, een leraar die terecht vond dat zijn werk in de eerste aflevering van 'De Vissers van de Ronde Tafel' aangevallen werd. Dat was nou net de bedoeling van deze rubriek: aantonen wat de vissers (denken te)

weten, dat publiceren, en hopen dat mensen die inderdaad echt weten hoe de vork aan de steel zit, daarop reageren.

Met andere woorden: de dialoog opwekken. Wat daar dan kleinzielig en kortzichtig aan is, zoals de briefschrijver suggereerde, blijft me een raadsel, want dialoog is het hoofdingredient van communicatie en dat is dan weer de sleutel naar open deuren, naar tevreden mensen. Als iemand me dus een brief stuurt waar het galvocht uitdrupt, dan wordt die gebruikt in deze rubriek. Dat niet doen, dat zou pas oneerlijk zijn.

Over de Moerdijk turen

We kunnen er moeilijk omheen. Zeker in een tijd waarin een niet te negeren deel van de Belgische vloot in Nederlandse handen zit, moeten we eventjes naar het noorden turen. Ook om te weten welke verwachtingen de Nederlandse vrouw in de vissersgemeenschap stelt. Hebben we geluk dat daar net nu een officieel rapport over opgesteld werd, in opdracht van het Nederlandse Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. (2) Uit dat rapport blijkt dat de vergelijking tussen Nederlandse en Belgische vissersvrouwen niet helemaal opgaat, om de simpele reden dat Nederlandse rederijen doorgaans familiebedrijven zijn. Vader, ooms, zonen, neven vormen de bemanning, terwijl hun echtgenotes zich bezighouden met de administratie van de rederij, de praktische organisatie, de schoonmaak van de schepen! Met andere woorden, de Nederlandse vissersvrouw is zeer intens betrokken bij het vissersbedrijf. Ze heeft een actieve plaats in de gemeenschap, wat uiteraard enkel



'Laat de vrouw in stilte, in alle onderworpenheid de voorschriften ter harte nemen. Ik sta niet toe dat de vrouw onderwijst, noch dat zij de man de wet voorschrijft, laat zij zich stil houden.'
(Paulus)

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

kan toegejuicht worden.

Een ander groot verschil met de Belgische vissersvrouw ligt in de duur van de afwezigheid van de echtgenoot-vissers. Waar de Nederlandse visser om de week het thuisfront aandoet (zie ook het interview met Jelle Kramer, elders in dit blad), zijn de Belgen dikwijls meerdere weken na mekaar van huis. Dat heeft niet onbelangrijke consequenties voor het sociale leven. Het Vlaamse vissersgezin leeft zijn leven 'met horten en stoten'. Wanneer manlief thuiskomt moet er zoveel mogelijk in een korte periode afgespeld worden. 'Als ik vier weken na mekaar van huis en op zee geweest ben, dan wil ik mijn schade inhalen.' Dat resulteert in een uiterst dure gezinskost. Iedere aanschaf moet van het beste zijn, en er wordt zich niets ontzegd. 'Als ik vier weken moet op zee zitten om dan thuis niets te doen, laat dan ook maar. Ik wil ook wel wat plezier beleven aan het geld dat ik verdien.' Sommige vissersgezinnen drijven die strategie zo ver door, dat ze op termijn zichzelf iedere kans om ooit voor een rustigere of *socialere* job te kiezen, ontnemen. Een leven zonder geldproblemen is makkelijk gewoon te worden, maar op de dag dat het met minder moet, dan gaat het eigenlijk niet meer. Zodoende vind je soms mensen op vissersschepen, die hun kinderen nauwelijks zagen opgroeien, en nu ze kleinkinderen hebben nog steeds de zee op moeten. Misschien gaat het om keuzes, maar misschien gaat het ook om verslaving aan een bepaalde levensstijl.

Nieuwe liefde

Een veel gehoord gezegde, in België althans is: 'De visserij kent slechts een klein aantal echtscheidingen. Telkens wanneer het ventje thuiskomt is er nieuwe liefde.' Een vissersdochter herinnert zich: 'Toen mijn vader thuiskwam van zee hadden moeder en de kinderen niks meer te zeggen. Moeder diende voor de was en de plas, en het natje en het droogje. Vader moest heel de nacht gaan lossen, en na de verkoop was het pintjes pakken geblazen. Ook die schade moest hij inhalen. Tegen de middag kwam hij dan ladderzat thuisgebeend, nog stinkend naar de vis, en moeder moest mooi zwijgen. Als ze toch iets durfde te zeggen kreeg ze als antwoord: "Stinkt mijn geld soms ook?".'

De vissersdochter is onlangs ook vissersvrouw geworden, en ze geeft toe: 'Tegenwoordig is dat allemaal veel verbeterd. De vissersgeneratie van tegenwoordig leeft sterk naar vrouw en kind toe, en de verlofperiodes worden intenser samen beleefd.' Een vissersvrouw met iets grotere kinderen moet smakelijk lachen om dat 'Nieuwe Liefde'. Ze heeft haar wereldje goed georganiseerd, houdt zich aan een vast schema wat

betreft huishoudelijke taken en heeft een uitgesproken mening over de opvoeding van de kinderen.

Wanneer manlief thuiskomt na een aantal weken visserij, dan interfereert hij in haar wereldje, en moeten beide partners een stormachtige periode door, om elkaar weer gewoon te worden. 'Als hij dan maar een vijftal dagen thuis is, dan blijft er niet veel over. Van de nieuwe liefde was niet veel te merken, en wanneer het gewenningsproces ten einde loopt moet hij alweer vertrekken.' Een ernstig probleem, als je het mij vraagt.

Sterk

Ze zijn doorgaans sterk, die vissersvrouwen. Of ze worden het tegen wil en dank, omdat het leven hen dat oplegt. Ze moeten vader en moeder tegelijk zijn. Ze moeten zorgen dat de financiële winkel van het bedrijf dat 'gezin' heet draait, en ze zijn verantwoordelijk voor de opvoeding van de kinderen. Wanneer dat soms moeilijk wordt, kunnen ze niet verwachten dat vader het eens overneemt, want hij is er niet. Ze willen de kinderen ook niet afdreien

met: 'Wacht maar tot je vader thuiskomt!', want dan gaat hij voor boeman door bij zijn kroost. En hij is zo al niet veel thuis. 'Ergens verdienen wij ook een beetje respect want we moeten veel meer aankunnen dan dat sommige wel denken.'

Een oude visser zei eens: 'Een sterke visser is een visser die een sterke vrouw achter zich staan heeft.' Wijze woorden komen meestal uit de mond van een oudere. Ten opzichte van enkele decennia geleden is de huidige situatie echter voor gemengde gevoelens vatbaar. Eentje vond dat er nu minder te verdienen is in de visserij, terwijl de vissers langer van huis moeten zijn. Ze vindt de toestand verslechterd. Maar laat me u ook vooral deze reactie niet onthouden: 'Alles is verbeterd in de visserij. De schepen zijn beter,

'De man moet zijn hoofd niet bedekken, omdat hij de afspiegeling van God is. Maar de vrouw is de afspiegeling van de man. Daarom moet zij op haar hoofd een teken van onderwerping dragen.'

(Paulus)



onze mannen hebben goede accommodatie en er wordt voorzien in goede sanitair voor de hygiëne, het eten wordt goed bewaard zodat ze niet meer (zoals in vroegere tijden) beschimmeld brood moeten eten. Maar op het sociale vlak is het eigenlijk hetzelfde gebleven. We zitten nog steeds veel alleen. Wachten tot hij thuiskomt en dan van ieder uurtje samen profiteren, want we hebben er niet veel.'

De vrouw van een visser die in een beurtrolsysteem vaart, bekijkt het allemaal pas echt positief. En dat is nou net wat iedereen zo graag schijnt te willen. Positief zijn!

Haar mening: *'Mijn man doet drie reizen en is er eentje thuis. Dat betekent dat hij in de praktijk 30 à 35 dagen vaart, en dan 10 à 12 dagen thuis is. Maar in de periode dat hij vaart loopt zijn schip ook wel eens de thuishaven Zeebrugge aan, en dan is hij ook een paar dagen thuis zodat we elkaar echt wel regelmatig zien. Op die manier ben ik tevreden met de gang van zaken. Ik zou trouwens niet willen dat hij ergens in een fabriek aan een lopende band staat weg te kwijnen, om dan na het werk zijn frustratie te gaan verdrinken op café. Daar heb je ook niets aan.'*

Vaartdagen

De toekomst ziet er niet slecht uit voor het sociale leven. De vakbonden werken koortsachtig aan het sociaal statuut, en laten vandaag geen kans liggen om de vissers naar een mening te vragen over hun ontwerpen. Juich! (niet te vroeg). Maar wat iedere vissersvrouw zéker als muziek in de oren

Zet je bij aan de ronde tafel

Dit is de tweede aflevering van de rubriek 'De vissers van de Ronde Tafel'. De eerste aflevering ging helemaal over de sociale kwestie en verscheen in HVB V/2000. Het is de bedoeling dat de reeks om de twee maanden verschijnt. De tussenliggende maand wordt dan telkens gebruikt om meningen te verzamelen en deze in een tekst te bewerken.

Schipper Philippe Godfroid blijft uiteraard zoeken naar vissers (en andere mensen uit de vissersgemeenschap) die aan de rubriek willen meewerken. Wie naam, adres en telefoonnummer (eventueel ook fax en e-mailadres) aan de redactie opgeeft (HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene) wordt automatisch Visser van de Ronde Tafel. Hij krijgt dan van schipper Godfroid regelmatig een vraag toegestuurd die de rondetafelvisser vervolgens naar believen beantwoordt. Wie erop staat dat zijn tussenkomst anoniem blijft, krijgt van ons ook de garantie dat dit gebeurt. (Dit gezegd zijnde dromen wij van een Tafel waarrond elkeen open en bloot voor zijn eigen mening uitkomt.) (fv)

zal klinken: door de druk op de quota zal het aantal toegelaten vaartdagenvolgend jaar drastisch naar beneden moeten. Voor volgend jaar wordt aan een vermindering van twintig dagen gedacht.



'Als individu is de vrouw een zwak en gebrekkig wezen. Het is een toevallig en willekeurig wezen (...). De man is geroepen voor het edelste werk, dat van de intelligentie, terwijl de vrouw is geroepen voor de voortplanting.'
(Thomas van Aquino)

En er is nòg goed familiaal nieuws: enkele reders hebben in de Rederscentrale voorgesteld om tussen 24 december en 2 januari verplichte stilligdagen in

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

'De vrouw is minder tot staat tot deugdzaamheid dan de man want zij bevat meer vocht. Welnu, vocht absorbeert maar kan niet vasthouden. Het zaad van de vrouw is waterig, verdund en niet geschikt voor voortplanting. De vrouw is een mislukte man. In vergelijking met de man bezit zij slechts een gebrekkig karakter. Men moet zich al met al hoeden voor iedere vrouw als voor een giftige slang of de gehoornde duivel.'

Albertus Magnus



te voeren. Of de reders daarover een overeenkomst zullen bereiken is nog zeer de vraag. Maar voor al die mensen die steeds het imago van de sector willen verbeteren staat het vast: dit is het soort ingrepen dat we nodig hebben. Als dat niet eens een positief besluit is.

Philippe Godfroid

(1) Roger Vantorre: Alle schuld in de schoenen van het visserijonderwijs te schuiven is kleinzielig en kortzichtig. (Lezersbrief in HVB VI/2000, p. 18.)

(2) Het rapport 'De Nederlandse vissersvrouw' kan besteld worden door 44,20 NGD over te maken op postbanknummer 412235 van het LEI te Den Haag, Nederland, onder vermelding van: 'rapport 1.00.05'. Meer info over dat rapport vindt u in HVB V/2000, p. 12 e.v.

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

Vismijn 2 - 8400 Oostende

Tel: 059/32 34 91 - Fax 059/33 05 50



Gedelegeerd bestuurder:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan

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

Ploegbazen-sorteerders:

Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene.

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

Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan

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

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

Tel.: 059/ 32 12 86.

Sincfala in Heist heropend

Het streekmuseum Sincafa in de Pannestraat in Heist is opnieuw open. De volledige vernieuwing van het museum, dat grotendeels aan de visserij is gewijd, in een absolute meevaller. "Wij hebben de lat hoog gelegd", zei secretaris Fons Theerens tijdens de opening. "We wilden dat de nieuwe museumopstelling educatief en informatief zou zijn, ernstig en tegelijk ook speels. Het moest voldoen aan de eisen van de jongeren maar ook aan de verwachting van de ouderen. Alles moest historisch en wetenschappelijk verantwoord zijn maar niet fantasieloos." De ploeg van voorzitter Danny Lannoy heeft er dan ook werk van gemaakt. De herinrichting heeft drie miljoen frank gekost aan de stad Knokke-Heist.

Ter gelegenheid van de heropening van het streekmuseum werd ook het geschilderde drieluik "Spreuken en gezegden uit de visserij" van Daubi onthuld. De kunstenaar heeft als achtergrond gebruik gemaakt van historische gebouwen uit Heist, Knokke en Zeebrugge. Verspreid over de drie luiken zijn 163 spreuken en gezegden uitgebeeld. Daubi, als ambtenaar bij het Ministerie van Landbouw bekend als Carlos D'Aubioul, heeft er met engelengeduld een picturaal meesterwerk van gemaakt. Het middenpaneel dat negentig spreuken bevat is beschikbaar als poster (500 fr.) met een begeleiden- de tekst over de spreuken. (gw)

19 miljoen voor vispromotie

De Vlam, Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing vzw, beschikte vorig jaar over een budget van 19 miljoen frank voor vispromotie. De centrale doelstelling van de verschillende campagnes was meer verschillende soorten vis op het menu krijgen en frequenter visverbruik stimuleren. Op langere termijn mikt de Vlam op een versteviging van het positief imago van de visserijproducten en vissector. De communicatiestrategie richt zich enerzijds op de consument, zowel de regelmatige viseter als de niet viseter, en anderzijds op de distributie (vishandel en horeca).

De Vlam voerde haar consumentenpromotie zowel op sport, culturele als gastronomische evenementen. Het grote publiek werd aangesproken via de media. De Vlam was aanwezig op de Cross Cup-wedstrijden, de Nacht van de Atletiek in Hechtel, de Tweedaagse van Blankenberge, de Veteranencross in Brugge en op visevenementen als de Visfolkloedagen van Mariekerke, de Visbakkers van St.-Idesbald, het Salon van de Gastronomie in Brugge en de Garnaalpelwedstrijd in Oostende. Bij deze evenementen stond de 'Vis van het Jaar' centraal.

De Vlam organiseerde opnieuw de wedstrijd 'Viskok van het jaar' (doelgroep horeca) en de wedstrijd 'Visspecialist van het jaar' (doelgroep vishandelaars en traiteurs). De sector werd ook nauw betrokken bij wedstrijden voor bedrijfsrestaurants en 'De smakelijkste klas van het land' (hotelscholen en vormingsinstututen).

Opleidingscentrum ontmijners verhuist naar Zeebrugge

Het trainings- en evaluatiecentrum van de ontmijners op zee verhuist van Oostende naar de Marinebasis in Zeebrugge. Het centrum werd in februari 1990 in gebruik genomen en ondergebracht in de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool Eguermin in Oostende. Bij het Mine Counter Measures Vessels

Operational Sea Training (MOST) worden mijnenbestrijdingseenheden opgeleid en op hun operationele paraatheid getest. Ook eenheden van andere Navolanden maakten er regelmatig gebruik van. Het MOST-programma omvat een intensieve training aan wal en op zee die de instructies inzake gevechtssystemen en persoonlijke veiligheid voor mijnenjager en -vegers aan elkaar koppelt.

Op 14 juli wordt in Zeebrugge de eerste steen gelegd voor het nieuwe trainingscentrum. De overbrenging van het opleidingscentrum gebeurt nog dit jaar.

Kennemerland neemt Schmidt Zeevis over

Het Nederlandse visbedrijf Schmidt Zeevis Rotterdam BV komt onder de vleugels van de Kennemerland Groep uit Spakenburg. De naam van het bedrijf blijft bestaan. Schmidt is een visverwerker met een jaaromzet van 800 miljoen frank en 90 werknemers. De Kennemerland Groep was vorig jaar goed voor een omzet van 2,3 miljard frank en heeft 237 mensen in dienst.

Alfa Laval in handen van Industri Kapital

De Brits-Scandinavische holding Industri Kapital, reeds drie jaar eigenaar van Pieters Visbedrijf, heeft het industriële bedrijf Alfa Laval overgenomen van de holding Tetra Laval. Alfa Laval is een multinational die ondermeer warmte-wisselaars, scheidingsmachines, ontziltingsinstallaties, centrifuges, pompen en kleppen produceert die ook in de visnijverheid worden gebruikt. De verkoop van Alfa Laval is de grootste overname die ooit in Scandinavië voltrokken werd. Alfa Laval is een groep met een omzet van 65 miljard frank en 11.100 werknemers. In ons land heeft het Zweedse bedrijf vestigingen in Brussel en Antwerpen waar

160 mensen werken.

De Royal Navy tijdens de tweede Wereldoorlog

Zopas verscheen het boek "De Strijd op zee in 1940-1945" over de Belgische sectie van de Royal Navy. De auteur is Johnny Geldhof, kwartiermeester bij de Marine, uit Oostrozebeke. Het boek is rijkelijk doorspekt met gesprekken met levende getuigen uit die donkere periode. De exodus van de Vlaamse vissers naar Engeland komt ruimschoots aan bod. Maar ook het hals over kop vertrek van het personeel van de loods- en pakketboten, al dan niet vergezeld van hun familieleden. Johnny Geldhof, verwoed verzamelaar van uniformen, kentekens, foto's en documenten hoopt alles ooit eens te kunnen onderbrengen in een marinemuseum. Daarbij denkt hij aan de halfleegstaande gebouwen van de Bootsman Johnson-kazerne in Oostende.

Vissersliederen op CD

"Van Kabeljauw tot gernoare" luidt de titel van de cd die de Koksijdse toeristische dienst heeft uitgebracht ter gelegenheid van 50 jaar Garnaalfeesten en 25 jaar Nationaal Visserijmuseum. Op de cd staan vijftien liedjes, melodietjes en gedichten over de zee en de visserij. Aan de cd werd meegewerkt door de Gemeentelijke Harmonie van Koksijde, het Bauvarletkoor, de Westhoekaccordeonisten, de harmonie Vrienden van de Brandweer Oostduinkerke, Frieda Vanslembrouck, troubadour Johan Vandenberghe en de volksmuziekgroep Krikkemik. De cd kost 500 frank en is te koop in alle toerismekantoren van Koksijde en in het Visserijmuseum.

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Adviesorgaan in impasse?

Rederscentrale en Z.V. weigeren mandaten in Vlaams Visserijcomité

VORIGE MAAND MELDDEN WE dat de Vlaamse regering de nieuwe samenstelling van het Vlaams Visserij Comité (VVC) goedgekeurd had. Dat VVC wordt een belangrijk orgaan. Voor wat betreft visserijaangelegenheden wordt het mettertijd wellicht de enige gesprekspartner van de overheid. De Vlaamse regering bereidt zodoende de volgende fase van de staatshervorming voor, want binnenkort komt heel het visserijpakket in haar handen. Ze hoopt op die manier tegelijk ook tegemoet te komen aan een veelgehoorde jammerklacht uit de sector. Zo klaagt o.m. de Rederscentrale al jaren over de veelheid van commissies, comitees, werkgroepen en adviesorganen waarop zij aanwezig dient te zijn. Nog niet zolang geleden maakte de RC-voorzitter er zelfs een lijstje van en besloot de opsomming met een oproep om naar een enkel overlegorgaan toe te werken.

DAT UNIEKE OVERLEGORGAAN is er nu gekomen. De Vlaamse landbouwminister Vera Dua heeft een adviesraad uitgewerkt waarin niet alleen de reders vertegenwoordigd zijn, maar ook de drie vakbonden, de visgroothandelaars, -kleinhandelaars, -nijverheid, de drie vismijnen, de distributie en zelfs de consumenten (via Testaankoop). Daarnaast werden een aantal waarnemers aangeduid die uit officiële instanties komen. (1)

Het lijkt een geslaagde oefening. De enige anomalie die we in de samenstelling kunnen ontdekken is dat de Rederscentrale *twéé* mandaten krijgt, terwijl de dertien andere organisaties het met één enkel mandaat moeten doen. Waarom eigenlijk? We kunnen ons voorstellen dat pakweg de Groepering der Visnijverheden daar de wenkbrouwen bij fronst en (terecht of onterecht) de mening toegedaan is dat zij dan misschien wel over zes mandaten moet beschikken. Maar goed, binnenkort begint het nieuwe VVC te functioneren.

De illustraties bij dit stuk

Enkele jaren geleden organiseerde de dynamische Willem Lanszweert, conservator van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke, een tentoonstelling rond 'spreuken en gezegden ontleend aan de wereld van de visserij'. Hij verzamelde er zo'n 289 en maakte er ook een boekje van.

De illustraties zijn van de hand van karikaturist Nesten.

We waren zo vrij er enkele uit te pikken die enigszins toepasselijk waren op dit stuk.

Wat deze uitdrukkingen exact betekenen vindt u natuurlijk in dat boekje terug. Wie het alsnog wil aankopen, neemt contact op met het visserijmuseum: tel. 058 / 51 24 68.

Rest ons alleen maar de hoop uit te spreken dat we met de keuze van deze illustraties geen vissen in de lucht gevangen hebben. (fv)

SPECTACULAIR WAS DAT er een aantal organisaties aan het VVC toegevoegd werden die we normaliter niet op de aanwezigheidslijsten van de sectortop tegenkomen: de Vlaamse Vissersbond, de liberale vakbond, de kleine Nieuwpoortse vismijn, Test-Aankoop en de Belgische Federatie van Distributieondernemingen (Fedis). Het was dan ook enigszins te verwachten dat een aantal *habitués* geschokt zouden reageren. Dat vakbondssecretarissen Victor en Claes banbliksems zouden afschieten naar het kleine liberale syndicaat was nog niet onmiddellijk te verwachten. Maar hoe zou de grote Zeebrugse Visveiling (ZV) reageren als ze ziet dat het kleine Nieuwpoort evenveel gewicht krijgt als zij? En vooral: wat zou de Rederscentrale (RC) ondernemen wanneer ze geconfronteerd wordt met de aanwezigheid van de gehate kleine Vlaamse Vissersbond (VVB)?

Dat laatste is al rap duidelijk geworden. Op 6 juni vertrok uit de RC-kantoren een brief naar minister Dua waarin meegedeeld werd dat de redersorganisatie afzag van haar twee mandaten in het vernieuwde comité. Als reden werd opgegeven dat de RC zich vragen stelde 'bij de nieuwe samenstelling van dit comité en de representativiteit van haar



vertegenwoordigers.' Het is een argument dat voor oningewijden onbegrijpelijk is, want het nieuwe VVC kan nauwelijks *nòg* representatiever samengesteld worden of het zou moeten zijn dat het omgevormd wordt tot een soort volksvergadering waarin ook u en ik onze zeg mogen komen doen (een model dat wijzelf zeer genegen zijn, maar dat in de huidige stand van zaken niet op de dagorde staat). Onbegrijpelijk voor buitenstaanders dus, maar wie de lokale 'gevoeligheden' kent (sommigen spreken ter zake over *stammentwisten*) weet wel beter. RC-voorzitter Schiltz heeft het in het verleden al meermaals gezegd: 'Met de VVB aan een en dezelfde tafel: dat nooit!' Hij heeft trouwens al meer dan eens de daad bij het woord gevoegd en het lokaal verlaten waar hij vertegenwoordigers van die VVB aan tafel zag zitten.

De haat van de RC-top tegen de VVB is dermate groot dat hij er blijkbaar zelfs niet in slaagt deze organisatie bij naam te noemen, want de minister krijgt in de brief niet met zoveel woorden te lezen waarover de RC het eigenlijk heeft. De minister heeft er het raden naar. Vindt de RC dat Testaankoop de consumenten niet mag verdedigen? Heeft de producentenorganisatie iets tegen de aanwe-

zigheid van de Belgische distributie? Of draait het inderdaad allemaal om de VVB waartegen de haat blijkbaar omgekeerd evenredig is met het aantal leden dat deze kleine kustvissersvereniging telt? Uit de brief is het allemaal niet af te leiden.

EEN VORMFOUTJE? Zou de RC later verduidelijken waarom ze de samenstelling van het nieuwe Vlaams Visserij Comité maar niets vindt? Misschien, want de brief besluit met de woorden: 'De Rederscentrale zal binnenkort een persconferentie geven waarbij ze haar beslissing uitvoerig zal toelichten.' Zelf zijn we achteraf helaas niet op zo'n persconferentie uitgenodigd. (2) Maar we beschikken wel over een tekst van RC-voorzitter Bart Schiltz waarin hij anderhalve bladzijde lang 'het probleem' uit de doeken doet. (3) Die tekst is bijzonder merkwaardig. Na lezing weet de lezer immers *nòg* steeds niet of het de VVB is waarover de voorzitter zich druk maakt. Weer wordt nergens de naam Vlaamse Vissersbond vermeld! Wat staat dan wel in die tekst? Schiltz benadrukt dat doorheen heel de geschiedenis van de Rederscentrale het alleen maar deze organisatie was die als

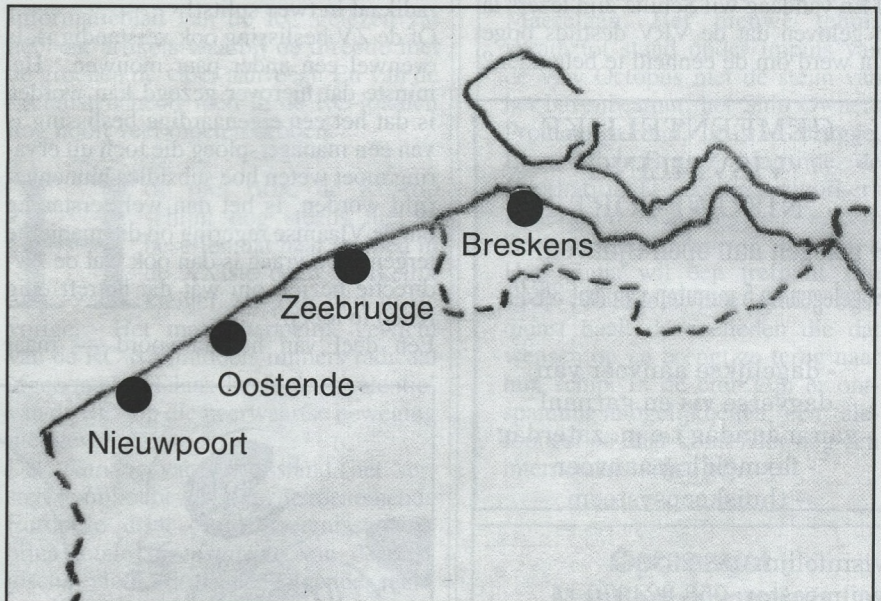
gesprekpartner van de overheid fungeerde. Hij haalt voorbeelden uit die geschiedenis die aantonen dat de overheid in het verleden steeds het belang van 'de eenheid' benadrukt heeft en ooit zelfs bemiddeld heeft om een scheuring in het redersfront te herstellen.

De kritiek van de voorzitter spitst zich daarna toe op een zinswending waarin minister Dua de wens uitdrukt 'de vertegenwoordigers van de sector zelf' in het adviesorgaan onder te brengen. Waarna Schiltz de sentimentele toer opgaat: 'De bestuurders van de Rederscentrale moeten hun varende kinderen *nog* vertellen dat zij niet meer beschouwd worden als vertegenwoordigers van de sector zelf.' Hoezo? Heeft de minister dan een comité opgericht waarin de RC niet vertegenwoordigd is? Neen toch. Hoger zegden we immers al dat de RC als enige het recht heeft *twéé* gemandateerden te leveren. Uit de geciteerde zin van Schiltz moeten we bijgevolg afleiden dat de bestuurders van de RC hun varende kinderen met een leugentje opzadelen. Ook de lezers van dat 'vakblad' worden trouwens — en we zijn erg tegevoetkomend in onze woordkeuze — weer eens niet echt objectief voorgeleucht. Wanneer Schiltz zich opwerpt als de kampioen van de eenheid zegt hij:

EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

- * Lage vaste mijnkosten;
- * Hoge opbrengst voor Uw GEHELE vangst door kopers voor zowel de Belgische versmarkt als de Nederlandse vers- en fileermarkt;
- * Zeer hoge servicegraad
- * Vervoer vanuit elke aanvoerhaven;
- * Dagelijkse visverkoop;
- * Groot lokaal handelarenbestand, zowel groot- als kleinhandel.



Probeert u het eens en u zult versteld staan van Uw meeropbrengst

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

KAAI 1, 4511 RC BRESKENS tel: (+31) 117 3 81 634, fax: (+31) 117 382 303

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

F. Lokerse privé tel (+31) 113 371 383 of (+31) 651 314 190

'Wie heeft de Vlaamse Reders Vereniging en de Vlaamse Visserij Coöperatie gesticht? Met welke bedoeling? Toch het behoud van de eenheid? Of niet?' Hola! Beide organisaties werden inderdaad door Schiltz opgericht. Dat de coöperatie evenwel gesticht werd om de eenheid te behouden doet ons glimlachen. De lancering van deze leverancier van visserijbenodigdheden is een (overigens geslaagde) poging om de prijzen te drukken, de uitbating van schepen goedkoper te maken en bijgevolg om de winsten van de rederijen te vergroten. Dat heeft allemaal te maken met een gezonde koopmansgeest, maar *niets* met welke eenheid dan ook. Dat de Vlaamse Reders Vereniging (VRV) destijds opgericht zou zijn om de eenheid te bewaren doet ons dan weer schaterlachen. We citeren de toenmalige directeur van de RC die het over deze club van Schiltz heeft. De man schrijft deze woorden in 1993, vlak na de oprichting van Schiltz' VRV: *'Nochtans handelt zij als een afzonderlijke vereniging en vraagt zij in de bestaande commissies en werkgroepen een vertegenwoordiging, hoewel alle reders door de Rederscentrale zijn vertegenwoordigd... Een merkwaardige en ondermijnende situatie, die uiteindelijk rampzalig voor onze sector kan uitvalen, temeer omdat de VRV zich ook opdringt bij de verschillende departementen en overheidsdiensten en zelfs over quotaverdeling gaat onderhandelen.'* (4) En vandaag wil Schiltz zijn lezers laten geloven dat de VRV destijds opgericht werd om de eenheid te behouden?!

Fred Wittevrongel, de toenmalige editoriaal van hetzelfde Informatieblad waarin Schiltz vandaag zijn teksten schrijft, slaakte toen zelfs een noodkreet: *'Hopelijk is het nog niet telaar en een gesprek is de Rederscentrale nog nooit uit de weg gegaan, met wie dan ook. Uitsluitend met het welzijn van onze visserijgemeenschap voor ogen, werd dit aan de VRV nog eens duidelijk gesteld'*, en hij besloot met de oproep: *'Mensen, gebruik uw verstand.'* (4)

DE REDERS MOETEN maar hopen dat er nu weer iemand dergelijke oproep lanceert, want de RC zet zich op die manier volledig buiten spel. Nadat Schiltz in zijn editoriaal naar een zondebok gezocht heeft (en meent die gevonden te hebben in de figuur van senator Michiel Maertens) deelt hij zijn lezers mee dat de RC de mandaten in het VVC weigert. Voilà.

De vraag is hoe het nu verder moet. Want, wat we wel verwacht hadden is intussen ook gebeurd. Op 15 juni heeft de Zeebrugse Visveiling (ZV) op haar beurt beslist niet in het nieuwe VVC te zeten. De directie van de grootste Belgische vismijn heeft de Rederscentrale in haar boycot prompt gevolgd. Wellicht heeft dat iets te maken met *'het behoud van de eenheid'* waarover Schiltz in zijn tekst uitbundig de lof zingt. Maar dat is dan wel het soort eenheid dat de sector radikaal in twee splitst!

Of de ZV-beslissing ook verstandig is, is evenwel een ander paar mouwen. Het minste dat hierover gezegd kan worden is dat het een eigenaardige beslissing is van een managersploeg die toch uit ervaring moet weten hoe subsidies binnengerijfd worden. Is het dan wel verstandig om de Vlaamse regering op die manier te tergen? De vraag is dan ook wat de ZV-directie bezielt om wat dat betreft enig risico te lopen?

Een deel van het antwoord — maar

slechts een deel — vinden we in de Zeebrugse verontwaardiging omdat de kleine Nieuwpoortse vismijn in het adviesorgaan evenveel gewicht krijgt als zij. Gedelegeerd Bestuurder Marc Bekaert verwoordt die wrevel (in de brief aan minister Dua) als volgt: *'De sector zal slechts baat hebben bij een structureel overleg door Vlaamse bedrijven en beroepsorganisaties welke een essentieel aandeel vertegenwoordigen in de sector.'* Dat slaat gedeeltelijk op Nieuwpoort (dat uiteraard geen *'essentieel aandeel'* vertegenwoordigt), maar evengoed op *'beroepsorganisaties'*: aha, de Vlaamse Vissersbond!

Maar wat kan de ZV in godsnaam tegen deze VVB hebben? Dat is een club die in Zeebrugge geen voet aan de grond heeft! Het antwoord vinden we in de nauwe relaties die de Z.V. met reder Bart Schiltz onderhoudt.

We schreven vroeger reeds dat de strategieën van de RC-voorzitter en deze van de ZV al sinds de stichting van deze laatste op een merkwaardige wijze parallel met elkaar lopen (als ze al niet samenvallen). In een antwoord in het Informatieblad van de RC heeft de voorzitter dat vervolgens proberen te ontkennen, maar overtuigend was dat antwoord niet. (5) En... we krijgen vandaag de bevestiging van ons gelijk. Want wéér loopt de ZV-strategie gelijk met deze van Schiltz. Hij is het met name die de ZV overhaald heeft om het mandaat niet op te nemen. Dat valt eenvoudig af te leiden uit de brief die Marc Bekaert aan minister Dua schreef: *'De Raad van Bestuur van de Zeebrugse Visveiling heeft beslist, in overleg met de producentenorganisaties (redercentrales en VRV) om zijn mandaten niet op te nemen in het vernieuwde Vlaams Visserijcomité.'* Mogen we veronderstellen dat de delegaties van de *'redercentrales'* (sic) en de VRV twee keer door Bart Schiltz, laat ons zeggen, gedirigeerd werden? Ja, dat mogen we!

GEMEENTELIJKE VISVEILING NIEUWPOORT

→ gelegen aan open tijhaven

→ gelegen op 5 minuten van exit 3/E40

- dagelijkse aanvoer van dagverse vis en garnaal
- van maandag t.e.m. zaterdag
- faxmelding aanvoer
- thuiskoopsysteem

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





IN ELK GEVAL is hierdoor een ernstig probleem ontstaan. Van het VVC krijgt de minister in de toekomst alleen maar adviezen te horen die door een belangrijk deel van de sector niet gedekt worden. En da's natuurlijk niet zo'n goede zaak. Want de tandem RC-ZV is van geen kleintje vervaard. Onlangs nog hebben we het mogen meemaken wat dat kan betekenen. Zo is de as Schiltz-ZV erin geslaagd het visserijmasterplan van Freddy Pollet in de prullenmand te doen belanden: 800.000 frank gemeenschapsgeld, vele maanden studiewerk, tal van interessante adviezen, een goede vertrekbasis om de visserij eindelijk weer op te bouwen... allemaal over boord gesmeten, louter en alleen omdat de figuur van (oud-ZV-directeur) Pollet niet door de ZV (en dus evenmin door Schiltz) gesmaakt kon worden! (6) Uiteraard waren er op dat zgn. masterplan ook wel op- en aanmerkingen te maken, maar dat het kind moedwillig met het badwater weggesmeten werd is volgens vele waarnemers een onmiskenbaar feit!

WAT ZAL ER NU verder met het VVC gebeuren? Zal de Vlaamse regering onder de chantage plooiën? We denken van niet. Enerzijds heeft Dua al eens dergelijke 'stamentwist' meegeemaakt. Dat gebeurde naar aanleiding van de samenstelling van de Vlaamse Land- en Tuinbouwraad. Daar was het de oppermachtige Boerenbond die niets wilde weten van de aanwezigheid van het kleine Boerensyndikaat. Vera Dua heeft ook in dat dossier het been stijf gehouden. Anderzijds zitten er merkwaardig veel coalitiepartners in de Vlaamse regering die programmapunten hebben die tegen de, volgens hen, al te grote invloed van de zgn. 'drukkingsgroepen' gericht zijn (V.U., Agalev, VLD). Daar waar gevreesd mocht worden dat deze programmapunten alleen maar gebruikt zouden worden om machtige werknemersorganisaties (zoals de vakbonden en

de ziekenfondsen) te ontmantelen, blijkt nu ook wel dat drukkingsgroepen van de patroons bedoeld werden. Het ziet er dus naar uit dat organisaties zoals de RC in de toekomst niet langer het allesoverheersende gewicht krijgen dat we dat in het verleden gewoon waren.

Uit doorgaans welingelichte bron vernemen we bijvoorbeeld dat met name een aantal VLD-kabinetmedewerkers harde maatregelen zullen voorstellen als de dissidenten niet bereid zijn een toentje lager te zingen. We kunnen ons voorstellen dat de groene fractie al evenmin veel begrip voor de RC-tranen zal opbrengen, zeker niet nadat men daar een aantal artikels uit recente edities van het Informatieblad van de RC gelezen zal hebben; artikels waarbij de directie met de groenen de vloer aanveegt. En van de socialisten heeft men in de RC-lokalen nog nooit veel moeten hebben.

HOE DAN OOK, de RC-top schijnt nog steeds niet te beseffen dat haar invloed in de XXIste eeuw merkkelijk kleiner zal zijn dan in de vorige. Het maatschappelijk gewicht van de RC is inmiddels immers radicaal afgenomen. Helaas heeft de 'pretentie' van de RC-top die neerwaartse beweging niet gevolgd.

De afkalving van de visstand, het versterkte milieubewustzijn, de toenemende Europese druk en bemoeienissen, de bijna totale *ineenstorting* van de Belgische vloot, de opeenvolgende reeks voedselschandalen, het almaar verder toenemende gewicht van de Nederlandse reders in de Belgische producentenorganisatie, het steeds *kleiner* wordende belang van de aanvoer van Belgische reders in de vissector, de *achteruitgang* van de klassieke politieke bondgenoot (CVP) van de RC, de groeiende mondigheid van de consumenten... dat alles zou voor de RC-top aanleiding moeten zijn om eens grondig over de gewijzigde maatschappelijke betekenis van de producentenorganisatie na te denken. Dat zou trouwens ook het imago van de sec-

tor — waarover de RC regelmatig zegt erg bezorgd te zijn — bijzonder veel deugd doen. Om nog maar eens de woorden van een vorige directeur van de RC aan te halen: 'Mensen, gebruik uw verstand.'

Flor Vandekerckhove

(1) Wie de volledige samenstelling van het nieuwe VVC wil kennen, kan terecht in HVB VI/2000, p. 5.

(2) Sinds wij de redactie van HVB overnamen werd dit blad nog nooit op een persconferentie van de RC uitgenodigd, evenmin kregen we in al die tijd uit de RC-kantoren enige persmededeling toegestuurd. Alle opeenvolgende directeurs en kadermedewerkers (en dat zijn er inmiddels nogal wat) van de RC werden daarover ooit door ons opgebeld. Merkwaardig genoeg wezen ze telkens in de richting van de secretaresse(!) van de RC die ons weer eens zou vergeten zijn.

(3) Editoriaal, "De eenheid behouden?" in het Informatieblad van de Rederscentrale, juni 2000.

(4) Informatieblad van de Rederscentrale van 15 juli 1993.

(5) Merkwaardige inzet van Schiltz voor ZV, in HVB X/1999, p. 8. Zie ook: Bart Schiltz over HVB: 'Hangt er nog niet genoeg vuile was buiten', in HVB XI/1999, p. 6.

(6) Z.V. wraakt Freddy Pollet als plannenmaker in HVB X/2000, p. 4.

Nieuw Zeemanstehuis geopend in Zeebrugge

Het nieuwe 'Seamen Centre Zeebrugge' aan de Ploegstraat (de oude visserijschool aan de markt) werd of 28 juni officieel ingewijd. De oude Octopus Seamen's Club nabij de Vandammesluis, dat veertien jaar geleden open ging, moest wijken voor de havenuitbreiding. De club vond een tijdelijk onderkomen in een cafe aan de Baron de Maerelaan. Het nieuwe thuis kwam tot stand onder impuls van de vzw Octopus met de steun van het havenbestuur, het Ship Owners Protecting Fund, de stad Brugge, Lions Club Brugge Maritime, de International Transportworkers Federation Seafares en enkele Zeebrugse handelaars.

Het huis wil een trefpunt zijn voor zeelieden. Een gratis busdienst haalt de zeelieden die dat wensen op en brengt ze terug naar hun schip. In de club zijn er ontspanningsmogelijkheden, een telefooncel en daar komt later nog een internetaansluiting bij.

Opbrengst Maatsjeshappening naar Godtschalck

De opbrengst van de Maatsjeshappening in de Oostendse vismijn bedroeg 214.000 frank. Het bedrag werd door de organisatoren overhandigd aan directeurt Eddy Declodt van het Zeemanstehuis Godtschalck. Met de schenking worden vier hospitaalbedden aangekocht.

BOEK BESPREKINGEN

FRANK NEYTS

Marine

Bij Uitgeverij De Krijger verscheen onder het nummer 22 in de reeks 'België in Oorlog' het boek 'Het Belgisch Marinekorps 1939-1940' van historicus Jasper Van Raemdonck.

Het Belgisch Marinekorps, de voorloper van de Belgische Zeemacht, had een kort maar turbulent bestaan. Met drie oude loodsboten, twee kleine jachten en een oude rivierpatrouilleboot, kwam het acht maanden na zijn oprichting in de heksenketel van de Tweede Wereldoorlog terecht.

Na de ontruiming van Antwerpen, de evacuatie van het Britse expeditieleger uit Duinkerke en verschillende escorte-opdrachten, kwam de kleine vloot via Engeland in Frankrijk terecht. Na heel wat ontberingen en tegenkantingen besloot kommandant Decarpentrie om wat er nog van zijn vloot overschoot naar

Spanje te brengen. Daar werden de 105 mariniers tot 1941 geïnterneerd. Jasper Van Raemdonck zocht in de stoffige archieven naar de nauwelijks bekende geschiedenis van het Belgisch Marinekorps en schreef dit vlot en leesbaar getuigenis.

'Het Belgisch Marinekorps 1939-1940 (ISBN 90-72547-87-X) kost slechts 495 frank, telt 72 bladzijden en is uitvoerig geïllustreerd. Bestellen kan bij de boekhandel, de Uitgeverij De Krijger (Tel 053/808449) of bij Neptunus (Tel 059/806666).

Stoomschip

Begin juni verscheen, naar aanleiding van het honderjarige bestaan van het stoomschip 'Christiaan Brunings' dit jaar, bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers de uitgave 'ss Christiaan Brunings', van de hand van Elisabeth Spits.

Dit schip werd in 1900 in opdracht van Rijkswaterstaat gebouwd en in 1968 aan het Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam verkocht. Anno 2000 is het een van de weinige nog varende kolengestookte schepen.

Rijkswaterstaat liet deze ijsbreker

bouwen op de Amsterdamse werf 'De Nachtegaal' van Jan F. Meursing. Omdat een ijsbreker slechts een deel van het jaar werk zou hebben, werd het schip zo uitgevoerd dat het ook geschikt zou zijn om als directie- en inspectievaartuig te fungeren, een rol dat het vaartuig tot eind jaren zestig zou behouden. Tijdens beide oorlogen en tijdens de watersnood van '53 bleek het vaartuig uitermate nuttig. Voor Rijkswaterstaat werd dit schip met zijn oorspronkelijke stoommachine in de jaren zestig te ouderwets. Voor het scheepvaartmuseum was dit juist de reden om deze vertegenwoordiger van het stoomtijdperk in de collectie op te nemen.

'ss Christiaan Brunings' (ISBN 90.5730 102 4) telt 96 pagina's oogt mooi en kost 29,50 gulden. Bestellen kan in de boekhandel of bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers. Postbus 4159, 7200 BD Zulphen, Nederland.

Koelschepen

Wie alles wil weten over reefer- of koelschepen kan terecht bij de 'World Reefer List 2000' een uitgave van de Deense rederij Lauritzen

VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN



CV HULP IN NOOD



ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN

H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE

TEL. (059) 32 16 89 FAX (059) 32 26 17

GSM (0477) 42 55 68 (24u op 24u bereikbaar)

VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE

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

1. LICHAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN
2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)



VOOR

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

De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

De Slag... is een feuilleton dat maandelijks in HVB vervolgd wordt. © Flor Vandekerckhove, tekeningen Annie Vanhee

XXI

'S ANDERENDAAGS IS HET doodstil in de buurt. In de gezinnen wordt nauwelijks gesproken en al helemaal niet over dat wat gisteren gebeurd is. De razzia in het slachthuis is taboe. De huisvrouwen slaan hun boodschappentocht een dagje over en kijken in het diepvriesvak om te weten hoe ze de dag kunnen doorkomen. De mannen die gisteren tussen de mazen van het net geraakt zijn, sluiten zich vertwijfeld op in hun hobbykamers. De meeste kroegen zijn gesloten. Merkwaardig veel rolluiken blijven die zonnige dag

neergelaten. Alleen 't Slot van Wijnendaale is open, maar druk is het er niet. De waard kijkt verveeld naar een tafeltje waaraan de plaatselijke postbode nadenkt over de zin van het leven in het algemeen en van de postbedeling in het bijzonder. In de straat rijden vandaag geen vrachtwagens op en af, want de distributiesector mijdt doelbewust de aangebrande buurt.

Het slachthuis zelf ademt een doodse stilte. Een enkele rijkswachter staat geposterd naast de slagboom, om de nieuwsgierigen (die er niet zijn) op afstand te houden. Binnen in het gebouw legt een team van de gespeciali-

seerde politiediensten rustig de feiten vast. Het rapport vermeldt dat er in de betreffen de koelkamer veertien karkassen van geslachte koeien aangetroffen werden, plus het lijk van een persoon van het mannelijk geslacht. Bevindt zich tussen het vierde en het vijfde karkas. Er worden foto's van het slachtoffer genomen, dat blijkens de identiteitskaart Dechatillon Jaak blijkt te heten. Het tijdstip van overlijden wordt bepaald. De lijkschouwers constateren met kennis van zaken dat de man overleden is meteen nadat de vleeshaak zich in zijn hersenpan vastgezet had. Straks komt de lijkbidder het slachtoffer opha-



len. Waarna de zegels op de koelkastdeur aangebracht kunnen worden en de zaak onderaan de stapel gelegd, waar ze verondersteld wordt te blijven liggen.

Want dat lijkt komt echt niemand van pas; noch de mannen die de economie beheersen, noch de organisatoren van de staatsinterventie die de slachthuseconomie gestopt heeft.

In het kamertje, drie hoog, boven het Slot, mijmert het hoertje over de nieuwe situatie: 'Doodse stilte heerste onder de burgers, het scheen wel of ze zich gevoelloos hielden opdat men des te beter hun misnoegen zou opmerken.' Ze maakt voor het eerst kennis met de werkloosheid. Geen man waagt zich die dag op pad om met haar te komen vrijen. Op weg naar haar werk is ze wel Jan tegengekomen die haar stond op te wachten. Ze kreeg van hem een opdracht. De allerlaatste, zei hij. Zij geloofde hem niet; al lang niet meer. Ze moet het gerucht verspreiden, van man tot man als het ware, dat Jaak Dechatillon vermoord werd door een van d'r klanten. Het moet iemand zijn die

maar een keer bij haar gekomen is, een gestoord individu dat ze nadien nooit meer gezien heeft, iemand die niets met het slachthuis te maken heeft, een vreemdeling, ja een Noord-Afrikaan, iemand die Frans spreekt, iemand die Jaak Dechatillon onderweg, op de trap, gekruist heeft, en daar heel onredelijk in woede ontstoken is, hem bedreigd heeft: ik vind je nog wel! Maar dan in het Frans natuurlijk. En zij heeft dat vanuit het deurgat allemaal opgemerkt. Zoiets. Het hoertje heeft Jan niet tegengesproken. Maar, terwijl ze daar, werkeloos op het bed ligt, weet ze het wel zeker: het wordt hoogtijd dat ze ermee ophoudt. Ze staat op, stapt naar het balkon en sluit het raam. Vanachter het gordijn kijkt ze uit over de troosteloze lege straat, haar oog valt op het plein van het slachthuis waar de lijkwagen juist weggereden is en dwaalt dan af, verder, naar de al even lege armenbuurt waar ze haar wortels heeft.

In die armenbuurt zijn alle ogen, vanachter de gordijntjes, op de woning van Robbe en Johanna gevestigd. Voor het huisje staat

een gloednieuwe sportwagen waarvan iedereen de chauffeur herkend heeft: pastoor Flotte. Allen hebben ze gezien - hoh! - hoe hij, uitgedost als een twintigjarige, open en bloot uit de ongewoon blitze auto gesprongen is en het huis is ingehold. Nieuwe wagen. Sortmodel. Holala. Nu zien ze hoe moeder Johanna het huis uitkomt, en — hoh! — ze zien hoe ze twee koffers naar het wagentje draagt. Hoh. Ze draagt kleren waarin ze zich haar nooit hadden kunnen voorstellen. Hoh. Een rok die ze daar als een zondagse rok omschrijven, en een satijnen blouse waarmee je je daar niet in het openbaar vertoont, en hoh!, en dat allemaal terwijl het vandaag toch geen zondag is. En voor ze het, daar achter hun gordijntjes, allemaal goed kunnen plaatsen hebben, is de sportwagen met gierende banden weggereden. Flotte acheter het stuur, moeder Johanna dicht tegen hem aangedrukt. De deur van het armenhuisje heeft Johanna wijd openge laten en dat terwijl het zonneklaar is dat ze niet meer van plan is om er terug te keren. Hoh! (Vervolgt)

Nordsø Trawl - Hvide Sande

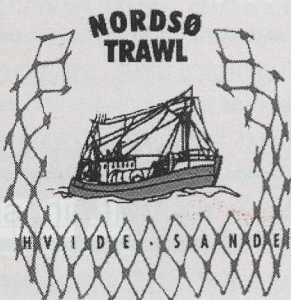
Nordsø Trawl uit Hvide Sande is gespecialiseerd in het maken van allerlei soorten meerling netten. Door de jarenlange ervaring en het gebruik van first-class materiaal zijn de netten van Nordsø Trawl van een zeer hoogwaardige kwaliteit.

✓ Kabelnetten

✓ Tripletrawl netten

✓ Twintrawl netten

✓ Quadtrawl netten



Bel of fax voor meer informatie:

Agent Nordsø Trawl Benelux

Arjaan Willeboordse

Waddenstraat 32

1779 XB Den Oever

Holland

Tel. + 31 227 511505

fax + 31 227 512359

email: info@topaze.nl

Snelle loodsboten bekritiseerd

ENKELE WEKEN GELEDEN kwam Vlaams minister Stevaert twee nieuwe redebotten dopen in Oostende. De snelle Pilot nr 9 Zeeparel en Pilot nr 10 Zeerob waren volgens de media technologische hoogvliegers die een nieuw tijdperk voor de beloodsing zouden inluiden. De superlatieven verdwenen toen Agalev, op basis van kritiek van een of meer loodsen, de gebreken van de nieuwe loodsboten aan de kaak stelde.

DE VLAAMSE REGERING keurde de aankoop van twee snelle redebotten twee jaar geleden goed. De beslissing kaderde in de modernisering van het Vlaamse Loodswezen en de vervanging van de loodstender in Vlissingen. Na een Europese prijsvraag beoordeelde een team van technische en nautische ambtenaren de offertes, waarbij ook advies werd gevraagd aan de loodsen en de vakbonden. Het was uiteindelijk de NV Herbosch-Kiere Kallo die de opdracht voor een bedrag van 110 miljoen mocht uitvoeren. De Antwerpse aannemer van haven- en waterwerken beschikt echter niet over een eigen scheepswerf. Herbosch-Kiere liet de bouw van de twee schepen in onderaanneming uitvoeren bij MAG France in Fontenay-le-Comte en het nabijgelegen OCEA in Les Sables d'Olonne in de Vendée. De scheepswerf OCEA geniet in Frankrijk

bekendheid voor de bouw van catamaranrompen in aluminium voor de visserij (1).

De nieuwe loodsboten hebben een lengte van 20,10 meter. Met de twee dieselmotoren van 1.000 pk halen ze een snelheid van 28 knopen (52 km/u.). Ze varen met een tweekoppige bemanning en beschikken over twaalf zitplaatsen. Ze zijn inzetbaar bij ruig weer tot maximaal 8 beaufort en zeegang 5. De boten zijn voorzien van de modernste navigatieapparatuur, automatische piloot en de vereiste veiligheidsvoorzieningen. De thuishaven is Oostende maar beide schepen zullen vanaf september opereren vanuit Zeebrugge.

Kritiek

De kritiek van Agalev-Oostende slaat ondermeer op de toewijzing van de opdracht. De werven die de redebotten bouwden en optuigden zouden te weinig

ervaring hebben. Ook technisch zou er een en ander verkeerd zitten. Agalev sprak over een vernielde motor en scheuren in de spanten. Ook inzake zichtbaarheid en veiligheidsvoorzieningen zouden er gebreken zijn. De groene partij gaat de Vlaamse minister van verkeer, Steve Stevaert, hierover interpellieren. Afdelingshoofd Vloot, ir. Eric Blomme, vindt de kritiek overtrokken. Bij elk nieuw schip zijn er wel kinderziekten. Hij bevestigde dat er lekkende leidingen zijn en dat er een scheur optrad in de uitlaat. Die euvels vallen allemaal onder de waarborg die een jaar geldt. Voor het overige zijn zijn diensten behoorlijk tevreden over de levering. (gw)

(1) Zie HVB oktober 1992: Catamarans in aluminium voor de visserij.



Pilot nr 10 Zeerob in actie op zee. (foto gw)

Power to control your service
ABB Marine & Turbochargers

ABB
ASEA BROWN BOVERI

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