

H HET VISSERBLAD
67 **VVB**

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

Nieuwe rubriek!!!
Het gebeurde
50
Jaar geleden



Rederscentrale
uiteindelijk **toch niet** in
Vlaams Visserijcomité

Electronisch veilen in
Oostende vanaf 8 september

Nieuwe Z.18, Z.296 en Z.510
deze maand afgewerkt



Bovenstaande foto werd gemaakt naar aanleiding van de stapelloop van de O 301 *James Ensor* die in 1948 gebouwd werd op de toenmalige scheepswerven Béliard-Crighton. Vooraan herkennen we Louis Jolyt (met foto toestel) die toen walmachinist was bij de rederij NV Motorvisserij. Onmiddellijk daarachter de toenmalige directeur-redacteur van Het Visserijblad, Pros Vandenberghe, gewapend met pen en papier. Naast hem zien we August Brunet en daarachter Charles Decrop Senior met, op de rug gezien, Jules Baels. Naast Baels zien we vader Béliard (Monsieur Béliard Père) en James Ensor, de beroemde Oostendse kunstschilder met de witte baard, naar wie het schip genoemd werd.

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 Klausing, 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:

florvandekerckhove@hotmail.com

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Steunabonnementen:
2 000,- BEF/jaar.

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

Omslagfoto: Guido Walters

Trots, trotser, trotst

IN HET VORIGE nummer van HVB stond een stuk dat veel stof heeft doen opwaaien. In het artikel 'Federalisme schudt visserijstructuren door elkaar' (*) haalden we twee voorbeelden aan van ontwikkelingen die op zijn minst merkwaardig genoemd mogen worden. Het betreffende artikel was overigens het vervolg op een eerder verschenen opiniestuk dat een soortgelijke problematiek behandelde. (**)

Het zijn stukken waarop elke journalist trots zou zijn. We hebben dan ook van merkwaardig veel lezers felicitaties gekregen. We waren er een beetje van ontroerd, want we zijn dat niet gewoon (eerlijk gezegd: meestal bellen de mensen alleen maar om te zeggen wat ze NIET goed vinden en om luidkeels hun abonnement op te zeggen).

Goed gewerkt dus. Maar we hebben tegelijk weer eens op een aantal zere tenen getrapt. En ja, het werd ons in de nasleep van dat artikel duidelijk dat we ook in de XXIste eeuw met mensen af te rekenen krijgen die vinden dat zij mogen uitmaken wat er in dit blad moet komen. Ze menen dat te mogen doen omdat zij er zogezegd 'met twee voeten instaan', terwijl wij er, volgens hen, maar met één voet instaan (wegens geen reder). Alhoewel zij dan weer met één voet in de HVB-redactie staan, menen ze toch te mogen bepalen waarover we moeten schrijven, plus wannéer we dat (niet) moeten doen. Ze menen dat recht te hebben omwille van bijzonder edelmoedig klinkende waarden: de eenheid, de toekomst, de vrede, het bedrijfsbelang, het sectorbelang en vooruit, waarom niet, het staatsbelang. (Dat dit alles wel eens eigenbelang zou kunnen zijn, komt bij hen niet op.) Maar goed, uit de opsomming begrijpt u dat de betreffende mensen niet van de minsten zijn.

Je zou denken dat zo'n mensen hun meningsverschillen open en bloot met HVB uitvechten; met argumenten en tegenargumenten, zoals het mondiale burgers past. Maar dat doen ze niet. Ze gebruiken liever hun macht, aanhang, relaties en zelfs hun ... persoonlijke contacten met een minister om de bronnen waaruit HVB zijn informatie put droog te leggen.

Denkt u dat ik schimmen zie? Wat dacht u dan van deze? *Begin augustus is de Vlaamse minister Vera Dua ingegaan op een verzoek om een bezoek te brengen aan de Zeebrugse Visveiling. Was dat een top-secret vergadering? Het was in elk geval een bezoek waarover, bij mijn weten, niemand van de pers ingelicht werd. De minister werd daar, zo schijnt het, ontvangen door de ZV-top en door de voorzitter van de Rederscentrale, Bart Schiltz. Werden daar zaken besproken die u aangaan? Bij mijn weten is daarover achteraf géén persmededeling verspreid. Wij weten dus niet over welke belangrijke problemen de dames en heren er gesproken hebben. Maar we weten uit goede bron wél dat de sectortop het daar gepresteerd heeft om de minister HVB onder d'r neus te duwen. Hogervemeld artikel, waarop wij al zo trots waren, werd daar door de sectortop op tafel gelegd... weliswaar met de boodschap dat dit toch echt niet door de beugel kon.*

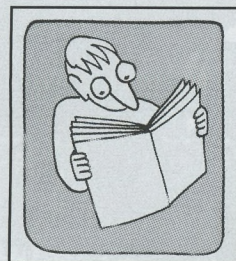
We werden er zowaar nog trotser door. Maar verwonderen deed het ons niet. Die recente poging vanwege de sectortop om HVB af te snijden van zijn bronnen is er eentje uit een lange rij. Sinds we dertien jaar geleden de redactie van dit blad in handen namen, hoorden we al van ambtenaren, commissieleden, reders, vissers en politici dat men hen 'adviseert' HVB — dat rioolblaadje! — links te laten liggen, ja zelfs te boycotten. Sommigen van de aangesprokenen doen dat ook, anderen doen het dan weer niet.

Tja. Het is een keuze die iedereen voor zichzelf moet maken. Primeert voor jou het eigenbelang, verpakt in hoogdravende verpakkingen als 'het imago' en 'de goede naam van de sector', dan ga je aan de overkant van de streep staan, de lippen stevig op elkaar geklemd. Vind je daarentegen dat de mensen (alle mensen!) die deze sector op de been houden het recht hebben te weten wat er gebeurt, dan trek je je van de tirades van de sectortop niets aan.

En dat sommigen ook nu weer aan onze kant blijven staan, dat maakt ons nog het trotst van al.

Flor Vandekerckhove

(*) Federalisme schudt visserijstructuren door elkaar. Rederscentrale en ZV terugt naar Vlaams Visserij Comité. Departement Zeevisserij beconcurréerd door Vlaams Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek, in HVB VIII / 2000, p. 4 en 5.
(**) Adviesorgaan in impasse. Rederscentrale en Z.V. weigeren mandaten in Vlaams Visserijcomité, in HVB VII / 2000, p. 28 e.v.

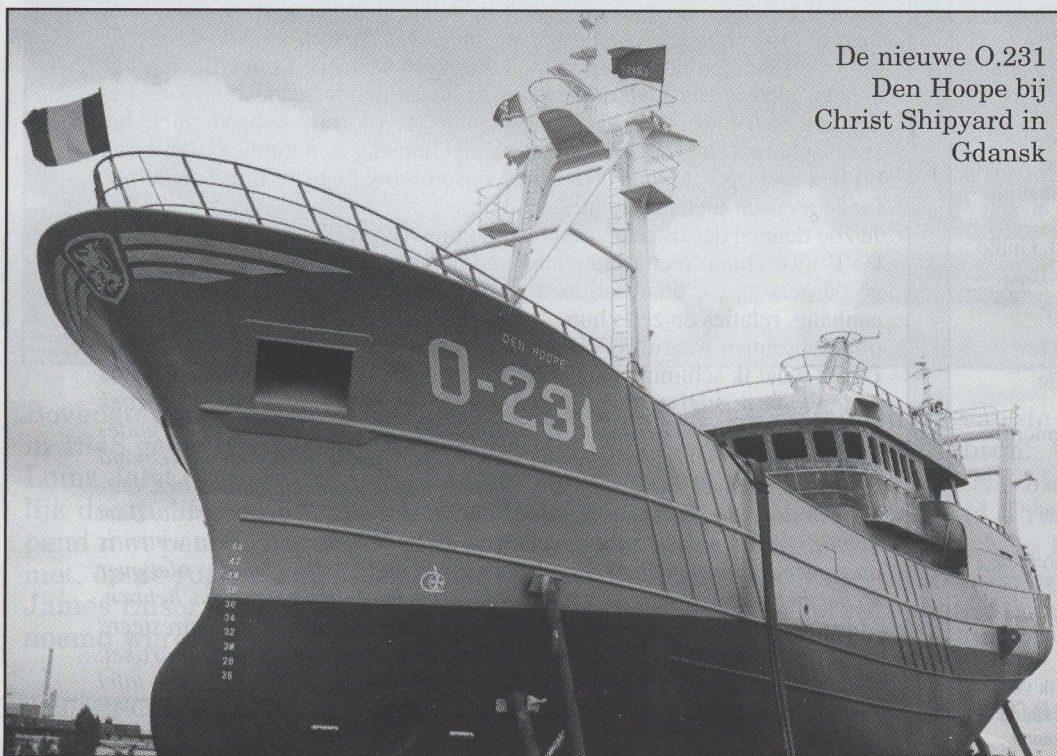


Dubbele tewaterlating in Gdansk: O.231 en Z.60

Z.18, Z.296 en Z.510 deze maand afgewerkt

DEZE MAAND WORDT de zeevisserijvloot uitgebreid met drie nieuw boomkorvaartuigen. De Z.18 *Soetkin*, de Z.296 *Mooie Meid* en de Z.510 *Dennis* (foto onderaan dit blad).

Ondertussen zijn in Polen ook de casco's voor de O.231 *Den Hoope* en de Z.60 *Blue Angel* tewatergelaten en voor afwerking in Nederland aangekomen.



De nieuwe O.231
Den Hoope bij
Christ Shipyard in
Gdansk

OP 31 JULI VOND in het Poolse Gdansk de tewaterlating plaats van de casco's voor de nieuwe O.231 *Den Hoope* en de Z.60 *Blue Angel*. De zusterschepen zijn reeds in het Friese Harlingen aangekomen waar zich op dat ogenblik ook al de Z.18 *Soetkin* en de O.296 *Mooie Meid* bevonden die deze maand in de vaart komen. De doop van de O.296 zal vermoedelijk begin september plaatsgrijpen.



De Friese scheepswerf *Van der Werff & Visser* te Irnsum staat in voor verdere afwerking van de O.231 en Z.60. De nieuwe O.231 van Johan Hennaert moet volgens planning in januari volgend jaar in de vaart komen. De overdracht van de Z.60 van Hendrik en Klaas de Vries uit Urk is voorzien voor april. Beide schepen maken

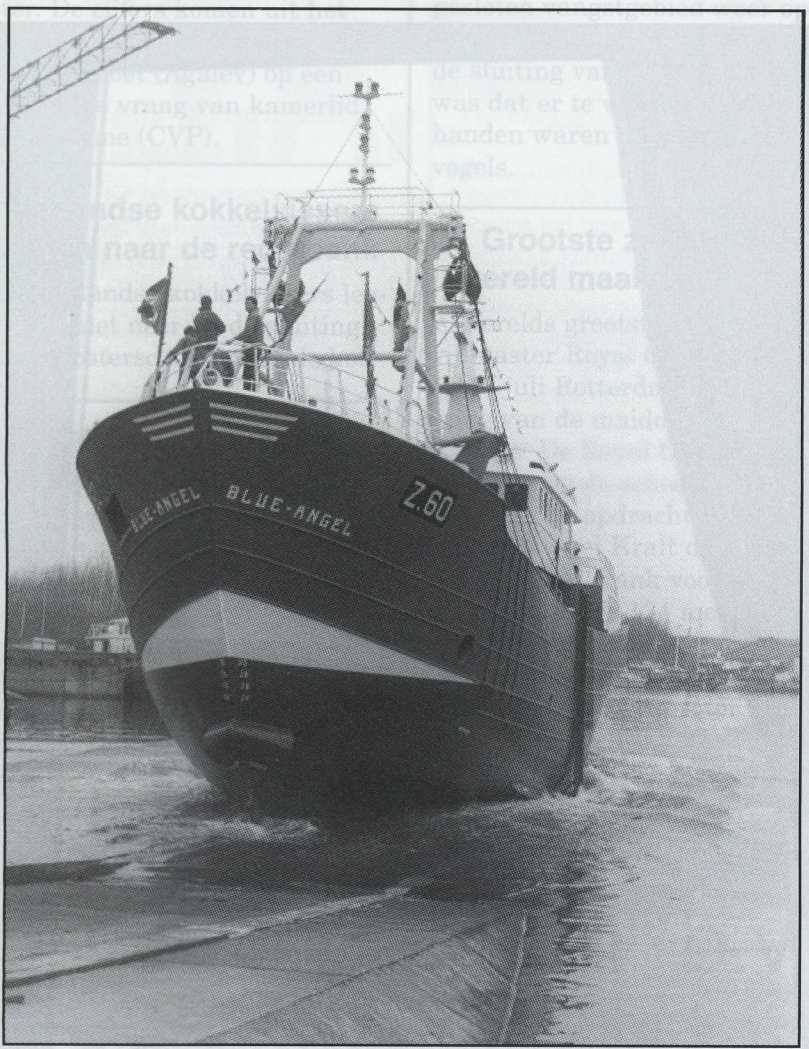
samen met de Z.18 deel uit van het mega-order dat de Friese werf vorig jaar kon binnenhalen. Eerder dit jaar leverde de werf reeds de nieuwe 98 bt-eurokotters Z.402 *Nooitgedacht* en de Z.575 *Hein Senior* af, allebei gebouwd met Nederlands kapitaal. De Z.18 van de Rederij Versluys-Couwyzer onderging de voorbije weken een straalbeurt in de hal van het schilder- en classificatiebedrijf Welsec in Harlingen vooraleer de nieuwkomer van de definitieve verflagen werd voorzien. Daarna volgt op 14 september de technische proefvaart. De officiële overdracht is aangekondigd voor zaterdag 16 september in Zeebrugge.

Eveneens bij Welsec kreeg de romp van de nieuwe Z.296 *Mooie Meid*, afgebouwd door A. & L. Hoekman in Urk, de laatste behandeling. Het vaartuig voor de Rederij De Zwerver (Casier) uit Oostende wordt begin september overgedragen aan de eigenaars. Op de twee andere nieuwkomers is het nog even wachten. De O.231 en de Z.60 zijn net als de Z.18 en de Z.296 boomkorvaartuigen van 37,85 meter, een breedte van 8,50 meter en een holte van 4,70 meter. Ze meten 385 ton. De Z.60 is het enige Belgische vaartuig uit de reeks dat in Nederlandse handen zit. Dat schip zal gevoerd worden door Hendrik de Vries. De familie De Vries is ook eigenaar van nog twee andere vaartuigen, met name de UK.64 *Hessel de Vries* (1.489 kW/2.025 pk) en de UK.164 *Grietje* (883 kW/1.200 pk).

Z.510 Dennis

Op de werf Reimerswaal in Hansweert nadert ook de voltooiing van de nieuwe Z.510 *Dennis* voor de rederij Zeemansblik van de familie Utterwulghe-Waegenaere uit Knokke-Heist. Ook hier gaat het om een grote boomkorreiler van 18 meter, een breedte van 8,60 meter, een holte van 4,90 meter en 385 ton groot. Het casco werd in maart in het Roemeense Braila tewatergelaten. De afwerking van het nieuwe vaartuig is ondertussen dermate gevorderd dat de oplevering eind deze maand wordt verwacht. (gw)

Oude Z.60 naar Schotland

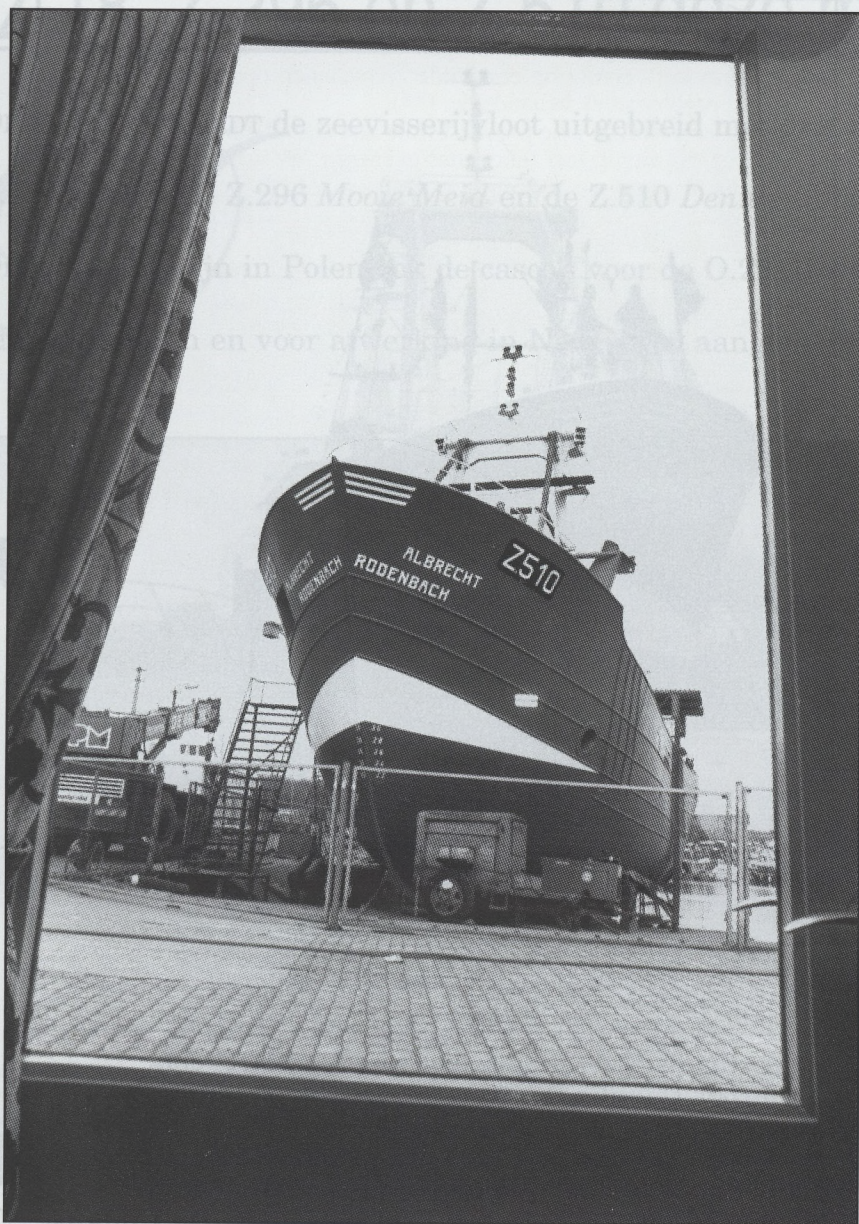


De bestaande Z.60 Blue Angel van de NV Beheer Shamrock (familie De Vries uit Urk) uit Oostende wordt uitgevoerd naar Schotland. Het in 1988 bij De Graeve in Zeebrugge gebouwde vaartuig wordt uitgevoerd naar het Schotse Buckie. Ook de vorige Z.60 Blue Angel (bouwjaar 1960), in oktober 1986 voor de Britse zuidkust aangevaren en gezonken, vaart nu als schelpenvisser BCK.160 Blue Angel. Op de foto: de Z.60 Blue Angel bij de tewaterlating in februari 1988 te Zeebrugge.



Kredieten op maat van uw plannen
Wij geven de toekomst alle kansen

Z.510 omgedoopt tot Z.84 Albrecht Rodenbacht



In juli werd de Z.510 *Albrecht Rodenbacht* van de rederij Zeemansblik omgedoopt tot Z.84 *Albrecht Rodenbacht*. De Z.510 werd bij De Graeve in Zeebrugge gebouwd en kwam in juni 1986 in bedrijf. Het vaartuig is nu eigendom van de BVBA Rederij De Klauwaert (Ronny Dhondt) uit Knokke-Heist. De Z.84 werd begin dit jaar al overgenomen, zonder vergunning, door de familie Korf uit Urk en vernummerd tot UK.168 ondergebracht bij de vennootschap Petronella BV.

Op de foto: de Z.510 *Albrecht Rodenbacht* klaar voor de stapelloop in maart 1989. (foto gw)

Z.55 opnieuw in de vaart

Na de moeilijkheden waarbij de machinekamer van de Z.55 *Goede Hoop* onder water liep is alle schade hersteld. Het vaartuig van Kurt Deman hervatte in augustus de visserij in het Kanaal. De vangst werd verkocht in de

Oostendse visafslag.

O.536 Zeevalk klem

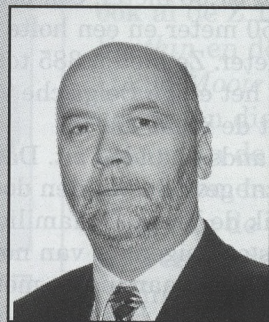
De boeg van de O.536 *Zeevalk* geraakte woensdagnamiddag 16 augustus vastgeklemd aan de kaaimuur van het Noordzee-

aquarium. Door het opkomend getij was de kans groot dat het water over de voorstevan liep, ook al om dat het vaartuig van de Oostendse kustvisser Albert Desmit zwaar slagzij maakte. Het gevaar werd opgemerkt vanuit de controletoren van het Loodswezen. De verkeersleiders riepen de brandweer op. Door de trossen te kappen was het gevaar dat het kustvaartuig in het Montgomerydok zou zinken geweken.

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



Secretaris



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27
Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

BRUGGE
HEISTSTRAAT 3
Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

Reeds meer dan 13.500 bezoekers voor Amandine

Op de avond van het mosselsouper voor de medewerkers van de Maritieme Site Oostende (MSO), op zaterdag 19 augustus, had de Amandine reeds 13.500 belangstellenden over het dek gekregen. Twee weken eerder mocht de Oostendse burgemeester al de 10.000ste bezoeker verwelkomen. Een Willebroekse vrouw en haar tienjarig zoontje waren de gelukkigen. Ze werden bedacht met een Amandine-t-shirt, bijhorende pet en een herinneringsgeschenk.

Vorig jaar 60 illegale lozingen in de Noordzee

De Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee (BMMN) stelde vorig jaar 60 illegale lozingen vast bij geïdentificeerde zeeschepen. De vaststellingen hebben geleid tot drie processen verbaal en twee aanvragen tot inspectie op basis van de havenstaatcontro-

le Port State Control. De totale hoeveelheid van de vervolgbare lozingen bedroeg 43 kubieke meter. De cijfers komen uit het antwoord van minister van Milieu Magda Aelvoet (Agalev) op een schriftelijke vraag van kamerlid Yves Leterme (CVP).

Nederlandse kokkelvisser stappen naar de rechtbank

De Nederlandse kokkelvisser leggen zich niet neer bij de sluiting van de Oosterschelde voor de kok-

O.231 St.-Carolus met gebroken keerkoppeling

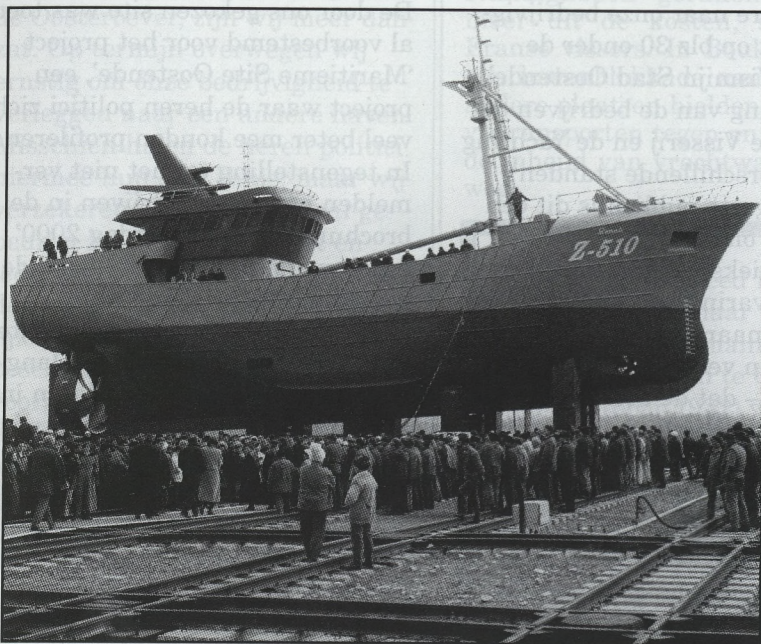
De O.231 St.-Carolus van de Oostendse rederij De Viertorre ligt in de haven van La Pallice (La Rochelle) met een breuk aan de keerkoppeling. Het vaartuig van de familie Hennaert zal noodgedwongen enige tijd stilliggen.

kelvisserij die vier jaar geleden werd opgelegd. De vissers stappen naar de rechter met de eis om het gesloten vangstgebied weer open te stellen. De argumentatie voor de sluiting van de Oosterschelde was dat er te weinig kokkel voorhanden waren als voer voor de vogels.

Grootste zeilschip ter wereld maakt maidentrip

's Werelds grootste zeilschip, de vijfmaster Royal Clipper, verliet op 17 juli Rotterdam. De bestemming van de maidentrip is Cannes. De Royal Clipper werd gebouwd op de scheepswerf De Merwede in opdracht van de Zweed Mikael Kraft die er zowat twee miljard frank voor neertelde. Het zeilschip is 134 meter lang, 16 meter breed en is voorzien van 106 hutten. De middenmast is 60 meter hoog. Dat is groter dan de Russische viermaster Sedov (117 m.).

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

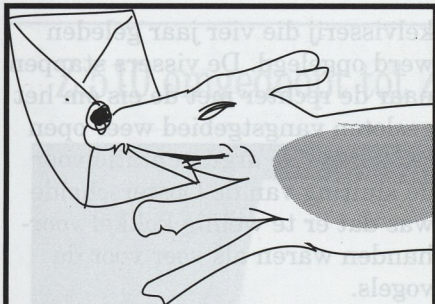
Voor nieuwbouw, reparaties

en verbouwingen

2 dokken

1 x 110 x 14,80 x 5,50

1 x 81 x 14,80 x 5,50



Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar het redactieadres: *HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene.*

De redactie heeft het recht brieven in te korten en te redigeren.

Brieven die ons anoniem toegestuurd worden, worden niet gepubliceerd.

Een schat van een blad

Het Visserijblad heb ik tot nu toe slechts vluchtig gelezen. Dit zal in de toekomst anders zijn nu ik (in deze rustiger dagen) uitgebreid de tijd nam voor de mij, als thema-proefnummer, toegezonden uitgave van 7 juli 2000 beter te lezen. HVB is zoveel van wat bijvoorbeeld een geïnteresseerd politiek mandataris verwacht van een vakblad: eigenzinnig nieuws, relativerende benadering, en meteen getuigend van echte expertise van de sector, zoals bijvoorbeeld blijkt uit het commentaarartikel bij het nieuwe Vlaamse Visserijcomité. Dat ons eigen Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke (met conservator Willem Lanszweert) daarbij aan bod komt, kan de positieve indruk natuurlijk slechts versterken.

Met waarderende groet,

Jan Loones, Oostduinkerke

Feuilleton in bioscoop

Toen ik destijds voor het eerst Het Visserijblad inkeek werd ik dadelijk getroffen door het feuilleton dat er in verscheen. Ik, die praktisch nooit voor zulke soort dingen belangstelling heb, werd direct geboeid door de stijl en inhoud. Flor Vandekerckhove, Annie Vanhee... wie zijn die rare vogels? zo dacht ik meteen. Ondertussen weet ik het wel.

Ik hoop dat ik het nog mag meemaken, dat 'De Slag der Sporen, van Hormonen in het Vlees' zal verfilmd worden. Een grote eer, die ik Flor Vandekerckhove in zijn

literaire carrière toewens. Jan Bucquoy, mag op mij beroep doen, om er een rolletje in te spelen.

Liliane Loncke, Bredene

Op de Oostendse oosteroever zijn ze flink kwaad

Eind juni ontvingen wij van de havenkapiteindienst een rondschrijven waarbij wij officieel op de hoogte werden gesteld van de 'Open Havendag 2000', alsook de uitnodiging om ons bedrijf voor te stellen aan het grote publiek in een tentoonstellingsruimte in de Vismijn te Oostende. Van deze unieke gelegenheid maken wij uiteraard dankbaar gebruik. Wij schreven ons ondertussen bij de betrokken instelling in voor deelname aan de Oostendse Havendag. Komt hierbij dat ons werd meegedeeld dat het accent dit jaar zal liggen langs de Oosteroever, waar ons bedrijf gevestigd is. Vorige week ontvingen wij dan samen met de augustuseditie van 'De grote klok', een brochure voor de havendag met een programma en voorstelling van de deelnemende bedrijven. Tot ons ongenoegen moeten wij vaststellen dat bij de voorstelling van de deelnemende bedrijven noch ons scheepsherstellingsbedrijf, noch onze collega-bedrijven — die zich ondertussen eveneens inschreven voor de activiteiten in de Vismijn te Oostende — vermeld staan. De enige 'anonieme' vermelding in de brochure naar onze bedrijvigheid staat op blz 30 onder de rubriek 'Vismijn Stad Oostende'. 'Voorstelling van de bedrijven om en rond de Visserij en de Yachting op hun verschillende standen'. Voor het grote publiek is dit een heel vage omschrijving en zeker geen publiekstrekker. Vooral daar wij uit ervaring van vorig jaar weten — naar de commentaren die wij van verschillende kanten hoorden — dat de activiteiten in en rond de vismijn de meest interessante waren van het hele havengebeuren; Op zijn minst hadden wij een vermelding van onze naam en activiteit verwacht in de brochure, vooral als wij zien dat bedrijven als Baeck & Jansen nv, Herborsch-Kiere nv, etc. — die

overigens niet eens in Oostende gevestigd zijn — niet alleen een vermelding krijgen, maar een volledige bladzijde publiciteit. Of deze publiciteit nu gratis of tegen betaling is, willen wij in het midden laten. Het volstaat U erop te wijzen dat wij, noch onze collega-bedrijven, niet eens de kans kregen om onze bedrijven voor te stellen in Uw brochure.

Maar ja we weten nu eenmaal al langer dan vandaag dat onze bedrijvigheid en deze van onze collega-bedrijven — ondanks de tewerkstelling van enkele honderden gespecialiseerde werknemers en een ontwikkeling van bedrijfsactiviteiten met omzetten van honderden miljoenen franken — een doorn in het oog is van de stad en dat U ons op termijn veel liever ziet verdwijnen (wij verwijzen hiervoor naar recente wijzigingen van het BPA)

Pogingen om nieuw leven te brengen rond het Visserijdok worden van meet af aan tegengewerkt.

Twee jaar geleden kreeg ons project tot de bouw van een overdekt droogdok voor schepen tot 40 meter noch van Stad Oostende, noch van de Haven Oostende enige medewerking. Het project was enig voor België, want het was o.a. de bedoeling de mogelijkheid te creëren om schepen te zandstralen en schilderen en hierbij te voldoen aan de strengste milieunormen. Een project dat zeker een bijkomende troef voor de haven van Oostende ging zijn.

De door ons gekozen site was toen al voorbestemd voor het project 'Maritieme Site Oostende', een project waar de heren politici zich veel beter mee konden profileren. In tegenstelling tot het niet vermelden van onze bedrijven in de brochure 'Open Havendag 2000' wordt wel een volledige bladzijde gewijd aan 'Maritieme Site Oostende', een project, en wij citeren: 'dat opgestart werd om langdurig werklozen terug te laten integreren in het beroepsleven' met op het einde van de stageperiode een certificaat als 'scheepshersteller'. Dus ten behoeve van het beroepsleven - lees scheepsherstellingsbedrijven - die U klaarblijkelijk op termijn liever ziet verdwijnen. Waar moeten deze

mensen dan heen met hun diploma als scheepshersteller? Verder moeten wij vaststellen dat de voorgestelde projecten zoals de restauratie van de 0.129 'Amandine' vele maanden en vele miljoenen hebben gekost. Daar waar hetzelfde project - uitgevoerd door onze gespecialiseerde bedrijven - een fractie van de huidige kostprijs en een veel minder tijd in beslag zou hebben genomen.

Mits overleg (omtrent o.a. het statuut van de werklozen en mits zekerheid omtrent de toewijzing van dergelijke projecten) is er binnen de gespecialiseerde bedrijven ook plaats voor langdurige werklozen bij de realisatie van een restauratie. Bovendien werd het project '0.129 -Amandine' door ons van dichtbij gevolgd en rijzen bij ons grote vraagtekens omtrent het diploma 'scheepshersteller', want dekt de vlag de lading wel? Tenslotte vragen wij ons nog af wat het bedrijf 'PASSENDALE nv' - een bedrijf met als doel de volledige ontwikkeling en commercialisering van het industriegebied PASSENDALE - te maken heeft met de havendag 2000. Veel wordt duidelijk als we zien dat de naamloze vennootschap een dochteronderneming is van AG Haven, met grotendeels dezelfde personen aan het bewind. Op zijn minst kunnen wij hier spreken van belangenmenging en sluikreclame.

De stiefmoederlijke behandeling van onze bedrijven, gevestigd aan de Oosteroever, zijn wij meer dan zat. Op termijn overwegen wij ernstig om onze bedrijvigheid te verleggen naar een andere haven. Misschien halen de heren politici hiermee hun slag thuis, maar wij verzekeren U dat dit niet zal gebeuren zonder slag of stoot en ieder gedwongen verhuis zal worden aangevochten met de wettelijke middelen die ter onzer beschikking staan. De tot nu toe voorgestelde alternatieven (zoals het Passendale project) bewijzen alleen maar de onkunde en het gebrek aan bedrijfskennis van degenen die met deze plannen voor de dag komen.

Scheepsdieselmecanici
Renaud, Oostende

O.V.A.

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

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

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!

Hoge brandstofprijzen veroorzaken rellen in Franse vissershavens

De voortdurend stijgende olieprijs hebben in verschillende Franse vissershavens voor incidenten en blokkades gezorgd. De vissers vinden dat de overheid aan die toestand iets moet doen. In die omstandigheden geraken wij niet meer uit de kosten, stellen de Franse vissers. In Boulogne werd een havenblokkade aangelegd, op andere plaatsen hielden de vissers vistransporten tegen en kieperden de inhoud van vrachtwagen op de weg.

Mosselen duur ondanks prijsdaling

Bij de start van het nieuwe mosselseizoen profiteerden de aanvoerders ten volle van de voorspelde schaarste. De gemiddelde prijs op de openingsweek bedroeg 396 gulden. Op de volgende veilingen in Yerseke daalde de mosseltonprijs gestaag. In de tweede week was dat nog 331 en in de derde week was de prijs gezakt tot 284 gulden. In de achtste week stond de gemiddelde weekprijs voor een mosselton (100 kg) op 257 gulden. De aangekondigde prijsopstoot is er alsnog niet gekomen. De prijzen op de veiling in Yerseke bedragen nog steeds het dubbele van vorig jaar. Toen ging het mosselseizoen van start met een weekprijs van 210. In de achtste week was die gedaald tot 103 gulden.

Op 25 juli overleed Eduard Ketels, weduwnaar van Gilberte Tourlemain. Eduard Ketels (geboren te Oostende op 5 oktober 1932) was matroos op rust bij de RMT.

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Robert Verplancke, echtgenote van Maria Marez.

Oud-visser Robert Verplancke (geboren te Nieuwpoort op 6 april 1927, overleden te Oostende op 3 augustus 2000) was bootsman op rust bij de RMT. Hij bleef met de visserij verbonden d.m.v. zijn dochter Marie-Paule die in de Vlaamse Visserijcoöperatie werkt en via zijn kleinzoon Guillaume die ter visserij vaart.

Perslek als alibi voor nieuwe weigering

Rederscentrale toch niet in Vlaams Visserij Comité

Producentenorganisatie wil niet met "de vijand" aan tafel!

DE REDERSCENTRALE (RC) HEEFT op 17 augustus beslist toch geen mandaten op te nemen in het adviesorgaan van de Vlaamse regering, het Vlaams Visserijcomité (VVC). Nochtans wisten wij vorige maand te melden dat een delegatie minister Vera Dua had laten verstaan dat de redersvereniging wel degelijk overweegt de eerder geformuleerde weigering te herzien. (1)

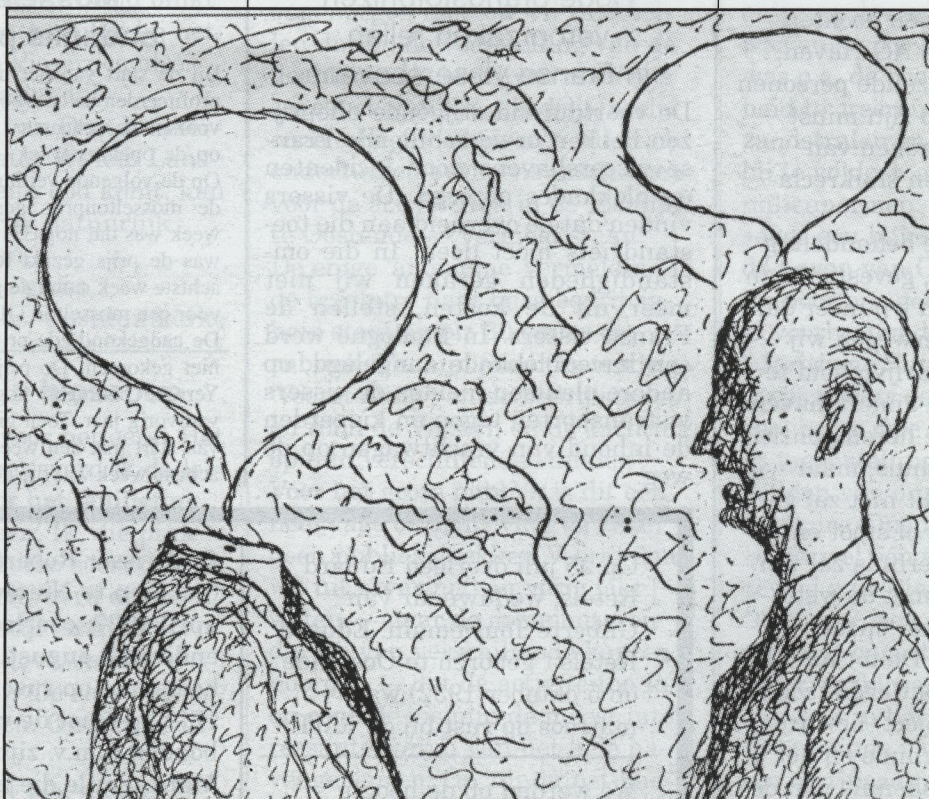
Nu blijkt evenwel dat dit nóóit de bedoeling geweest is.

TOEN DE MINISTER in juni de samenstelling van het nieuwe VVC bekend maakte, sloeg dit in als een bom. Naast de 'gewone' deelnemers konden we de

namen noteren van een aantal nieuwkomers: de Vlaamse Visserbond, de Nieuwpoortse vismijn, Testaankoop... (2) Een en ander viel niet in de smaak van de top van de Rederscentrale. Wie de gevoeligheden op de kaaien kent, wist meteen dat de RC vooral de aanwezigheid van de VVB niet kon/kan verteren.

Meer zelfs, dat de voorzitter van de RC onder geen beding met de vertegenwoordiger van de kleine

VVB rond een en dezelfde tafel zou willen zitten. Die voorzitter deelde dat trouwens (in weliswaar zwaar omzwachtelde termen) mee



in een editoriaal van zijn informatieblad. Volgens hem werd door de aanwezigheid van de VVB 'de

eenheid van de sector' aangetast. De RC verwittigde er de minister dan ook op 6 juni van dat de reders hun twee mandaten niet zouden opnemen. De directie van de Zeebrugse Visveiling (ZV) haastte zich om de RC in haar boycot te volgen. Maar daarmee was de kous niet af.

Plooien glad strijken

Tussen de RC en de minister werd vervolgens een vergadering belegd om de plooiën glad te strijken. Naar wij konden vernemen mocht die poging geslaagd genoemd worden. De onderhandelaars van de RC lieten de minister immers verstaan dat ze op

de eerstvolgende vergadering van de Raad van Bestuur de kwestie weer ter sprake zouden brengen. HVB kopte dan ook in haar augustusnummer: *Rederscentrale en ZV terug naar Vlaams Visserij Comité*. De tenor van ons artikel was dat het gezond verstand blijkbaar gezegevierd had.

En toen gebeurde wat volgt. De postman had zijn ronde nog niet beëin-

digd toen we al een fax toegestuurd kregen vanwege RC-voorzitter Schiltz. Kort maar krachtig

deelde hij mee dat ons artikel niet strookte met de feiten... omdat het RC-bestuur pas op 17 augustus terzake een beslissing zou nemen. Maar dat was ook wat wij met zoveel woorden geschreven hadden. In grote letters zegden wij in de inleiding van het betreffende stuk: 'Als het bestuur van de redersorganisatie de koerswending goedkeurt (...)'. Eerlijkheidshalve moeten we eraan toevoegen dat we dachten dat het bestuur dat ook wel zou doen. Insiders weten immers dat men in de vergaderingen van de RC niet de gewoonte heeft zich sterk tégen de voorstellen van de voorzitter te verzetten. Dat hebben de bestuursleden trouwens dit keer evenmin gedaan. Ze hebben zich allen weer trouw achter hun voorzitter geschaard. Maar vreemd genoeg bestond zijn nieuwe voorstel er niet in om de mandaten in het VVC toch maar op te nemen... maar om dat juist NIET te doen! Vreemd is dat, want de minister dacht wel degelijk dat de plooiën gladgestreken waren.

We vroegen RC-directeur Luc Corbisier dan ook of er op de vergadering geen tegenvoorstel geformuleerd werd. Dat blijkt niet het geval te zijn. Er was maar één voorstel en dat kwam uit de mond van de voorzitter: we nemen géén deel aan de werkzaamheden van het VVC. En dat voorstel werd unaniem aanvaard.

Op 18 augustus vertrok vanuit de RC-kantoren dan ook een tweede brief naar de minister: 'Aan de Raad van Bestuur van de Rederscentrale samengekomen op 17 augustus werd verslag uitgebracht van het onderhoud op uw kabinet van 12 juli j.l. Na hun ongenoeven te hebben uitgedrukt over dit uitgelekt onderhoud (Het Visserijblad van augustus) hebben de bestuursleden unaniem beslist om bij het reeds eerder genomen standpunt te blijven en dus af te zien van de mandaten in het vernieuwde comité'.

Insinueert RC-Corbisier in deze brief dat het artikel in HVB de houding van zijn bestuur beïnvloed heeft? Het zou kunnen,

want voorzitter Schiltz bleek bijzonder ontstemd te zijn over het fameuze perslek.

Perslek of slechte wil

Maar keren we eerst even terug in de tijd. Op de vergadering van 12 juli hadden de RC-onderhandelaars de minister uitgenodigd een bezoek te brengen aan de ZV.

Vera Dua is daar ook op ingegaan. Begin augustus bracht minister Dua effectief een bezoek aan de ZV. Het is een bezoek waaraan niet de minste ruchtbaarheid gegeven werd. De pers werd er niet van op de hoogte gebracht en achteraf werd evenmin een mededeling verspreid.

Wat is de minister in Zeebrugge gaan doen? We weten het niet. Wellicht toonde ze op die manier haar dankbaarheid omdat Schiltz de VVC-kwestie weer op de dagorde van zijn bestuur wilde plaatsen. Als dat het geval is, dan mag ze zich vandaag flink belazerd voelen. Wie was daar in Zeebrugge op dat ministeriële bezoek aanwezig? We weten het niet, behalve dan dat voorzitter Bart Schiltz

- * 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.



er van de partij was. Waarover werd daar in Zeebrugge gesproken? We weten het niet... behalve dan dat we weten dat de sectortop van de gelegenheid gebruik gemaakt heeft om HVB op tafel te leggen. Was dat een reclamestunt om ons blad te doen doorringen tot op de top van het beleid? Neen! Het was enkel om te zeggen dat *het toch niet kon dat HVB een goed geïnformeerd artikel over het 12 juli-onderhoud op het kabinet Dua gepubliceerd had*. Schiltz heeft het artikel in HVB namelijk als alibi gebruikt om op zijn stappen terug te kunnen keren. Maar meer dan de spreekwoordelijke stok om de hond te slaan is dat krantenstuk natuurlijk niet. (Waarom zou de man trouwens zwaar tillen aan iets dat in HVB verschijnt, daar waar hij enige tijd geleden nog meende te moeten schrijven dat dit blad nauwelijks nog door beleidsmakers en sectorverantwoordelijken gelezen wordt?) Mensen die bijgevolg denken dat HVB aan de basis van de nieuwe weigering van de RC ligt, doen ons echt teveel eer aan. Dat blijkt ook uit een woorden die RC-directeur Luc Corbisier kort daarna door een journalist van het dagblad Het Laatste Nieuws liet noteren. Daar vernemen we de echte reden van de weigering: *'Zoals algemeen geweten leven wij met de Vlaamse Vissersbond op zekere voet van oorlog (...) Het is ondenkbaar dat wij samen met "de vijand" in één en dezelfde adviesraad gaan zetelen.'* (3) Met andere woorden: Bart Schiltz is nóóit van plan geweest om in het VVC naast de VVB te gaan zitten. De halve belofte die hij terzake op het kabinet gedaan heeft, is dan ook niet meer dan een *halve* belofte. De uitdrukkelijke mededeling dat het aan zijn Raad van Bestuur was om de kwestie te beslechten, wijst ook in die richting. Of wilde de voorzitter de minister laten geloven dat er in zijn bestuur een meerderheid te vinden is die in zou gaan tegen een voorstel dat hij daar formuleert? Vandaag weten we dus dat de RC-voorzitter het kabinet van Dua nog niet verlaten had toen hij al

brouwde op een manier om aan zijn halve belofte te ontsnappen. Bovendien wordt het nu wel zonneklaar dat het helemaal niet klikt tussen de nieuwe regering(en) en de RC-voorzitter. In het editoriaal van het jongste Informatieblad van de RC, dat Schiltz kort na het ministeriële bezoek aan de ZV schreef, zegt hij het zo: *'(...) waar een wil is, is een weg. Of de wil aanwezig is valt jammer genoeg op zijn minst te betwijfelen. Er gaan meer aandacht naar wie een plaatsje krijgt in een of ander gezelschap dan naar de problemen*

zelf. (...) De samenstelling van het visserijcomité, met of zonder de Rederscentrale, zal daar weinig of niets aan veranderen.'

Flor Vandekerckhove

- (1) Over de voorafgaande fasen van deze beslis-sing leest u in HVB VII/2000, p. 29 (Adviesorgaan in impasse? Rederscentrale en Z.V. weigeren mandaten in Vlaams Visserijcomité) en in HVB VIII/2000, p. 4 (Federalisme schudt visserijstructuren door elkaar. Rederscentrale en ZV: terug naar Vlaams Visserij Comité).
- (2) De volledige samenstelling van het VVC vindt u in HVB VI/2000, p.5.
- (3) 'Verdeeldheid bemoeilijkt werking Vlaams Visserijcomité' in Het Laatste Nieuws, donderdag, 24 augustus 2000.

Kleine en eurokotters zijn voor ons een feit, zeker als het gaat om kwaliteit, maar het is ook voor U nog niet telaar, U weet de weg: naar Colijnsplaat



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



Tel 00 31 11369 5383

Fax 00 31 11369 5229

Gsm Nelly: (0031) 653 789 585

Gsm Erik: (0031) 622 237 432

Uitgebrande N.126 hersteld

De schade na de brand die op 18 april een ravage aangerichtte in de machinekamer van de N.126 *Skylight* is volledig hersteld. De herstelling werd uitgevoerd door de scheepswerf De Schroef uit het Nederlandse Sluiskil. De schade bedroeg meerdere miljoenen. Het vaartuig van de NV rederij Westendwind uit Oostende heeft begin augustus de visserij hervat. Scheepswerf De Schroef is een onderneming die zowel binnen-vaartuigen als coasters en visserij-schepen onder handen neemt. De werf heeft onlangs de bestaande en verouderde droogzettinginstallatie verwijderd. Enkele weken geleden kwam een uit Finland ingevoerd droogdok met een hefcapaciteit van 5.000 ton in Sluiskil aan. Het dok meet 131 m. bij 32 m. Vorige maand werd nog een tweede droogdok uit Kotka overgebracht (hefcapaciteit 2.500 ton, 96 op 21 m.).

Tewaterlating Nederlandse garnaalkotter in Antwerpen

Misschien herinnert u zich het bericht uit een van onze vorige nummers (HVB, Januari 2000) over de bouw van een Nederlands casco door een Antwerpse bedrijf. Het shiprepair-bedrijf VHB Marine is ondertussen klaar met het casco voor de garnaalkotter WR 181 met thuishaven Wieringen. Opdrachtgever is de Nederlandse scheepsonwerper Jan Zeeman uit Urk die handelt voor Machinefabriek Luyt uit Den Oever. De nieuwe garnaalkotter zal de 70 jaar oude WR 181 Wouter vervangen. De bekende fabrikant van Luyt-vislieren nam een paar jaar geleden een visserijbedrijf en de WR 181 Wouter over.

Het casco werd gebouwd in de ateliers van op kaai 216 door VHB Marine BVBA, een bedrijf dat al een tiental jaar actief is met scheepsherstellingen, staalconstructie, pijpfitting en dat ook casco's voor jachten bouwt. VHB Marine is een dochterbedrijf van Antwerp Service Engineering NV, een onderneming die is opgericht door gewezen medewerkers van het Antwerpse scheepsbouwbe-

drijf Mercantile. Bedrijfsleider Benny Van Heurck werk met een vijftiental werknemers.

De tewaterlating van het casco gebeurde op dinsdag 29 augustus in Antwerpen. De nieuwe WR 181 meet 23,50 m, is 5,80 m. breed, heeft een holte van 2,30 m. en weegt 62 ton. Een sleper bracht het casco naar Den Oever. Het vaartuig krijgt een 300 pk-motor Caterpillar aan boord. Machinefabriek Luyt zal het casco in Den Oever verder afwerken en

optuigen. Tegen het einde van het jaar moet de nieuwe WR 181 varensklaar zijn (gw)

Oostendenaars die niet van gisteren zijn, lezen vandaag

TIJDINGEN


(weekblad, te koop in de krantenkiosk)

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.

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

O.187 St.-Antonius met nettenrol



De "Oostendse" eurokoter O.187 *St.-Antonius* heeft er een nettenrol op het achterdek bijgekregen, waardoor het vaartuig niet meer uitsluitend op de boomkorvisserij is aangewezen. De Oostendse reder Norbert Hennaert heeft de in 1989 bij IdP in Oostende gebouwde eurokoter vorig jaar verkocht aan de BVBA Juno van de familie Siereveld uit Colijnsplaat. Deze Zeeuwse vissersfamilie exploiteert sinds 1991 ook de O.229 *Liberty* na de overname van de BVBA Lasat-Corveleyn. De maatschappelijke zetel van beide vennootschappen is gevestigd in Antwerpen. Op de foto de O.187 *St.-Antonius* is de haven van Colijnsplaat. (foto gw)

Visgroothandelaars Urk schrijven open brief naar Belgische minister Gabriëls

Op 20 juli schreef de *Vereniging van Visgroothandelaren Urk* een open brief aan de Belgische minister van landbouw, Jaak Gabriëls. Secretaris Romkes uit daarin zijn ongenoegen over de toepassing van het Koninklijk Besluit

dat de economische link van de Belgische vissersvaartuigen met het thuisland.

Herinneren we eraan dat een en ander door de federale regering uitgewerkt werd om te beletten dat de talrijke vaartuigen die door Belgen aan buitenlandse reders verkocht werden geen enkele meerwaarde voor het thuisland zouden opleveren. De regering denkt dat te

mogen doen omdat die vaartuigen onder Belgische vlag blijven varen en bijgevolg een deel van de aan België toegekende visquota opvissen.

Wie zich niet aan de wet houdt wordt gesanctioneerd. Dat gebeurde onlangs trouwens voor de eerste keer. De meeste boomkorvaartuigen die Urker reders onder Belgische vlag laten varen bleken immers niet aan de opgelegde verplichtingen te voldoen. Zij kregen dan ook de voorziene straf en moesten een aantal dagen aan de kant blijven liggen.

De verplichting om een significant deel van de vangsten in het thuisland te verkopen wordt door de Urker visgroothandelaren niet gesmaakt, zo blijkt uit de brief. Zij formuleren het zo: *'Dit leidt tot diverse meerkosten voor de aanvoerder en is geen rendabele zaak. Ook voor de handel/verwerker is dit een onverkwikkelijke zaak. Immers, de beschikbaarheid van de vis op de Nederlandse veilingen loopt hierdoor terug (...). Een en ander zal gepaard gaan met extra kosten, tijdsverlies en kwaliteitsverlies van de vis.'*

Reders vrieshektrawlers verenigen zich

Zeven grote reders die in onze buurlanden pelagische diepvriestrawlers uitreden hebben een eigen organisatie opgericht. De *Pelagic Freezertrawler Association* heeft de Nederlandse reder Cor Vrolijk als voorzitter gekozen. Be-doeling van de vereniging is te werken aan het imago van de fabriekstrawlers. Volgens hen mikken de milieuorganisaties teveel op de grote visserij. Volgens de nieuwe organisatoren halen kleinere schepen veel meer vis aan de wal dan vrieshektrawlers. Als voorbeeld halen ze de capelinvangst in IJsland aan. In januari en februari haalden IJslandse vissers 60.000 ton van die verse vis aan de wal, terwijl een grote Nederlandse vrieshektrawler per jaar niet meer dan 40.000 ton invriest.

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

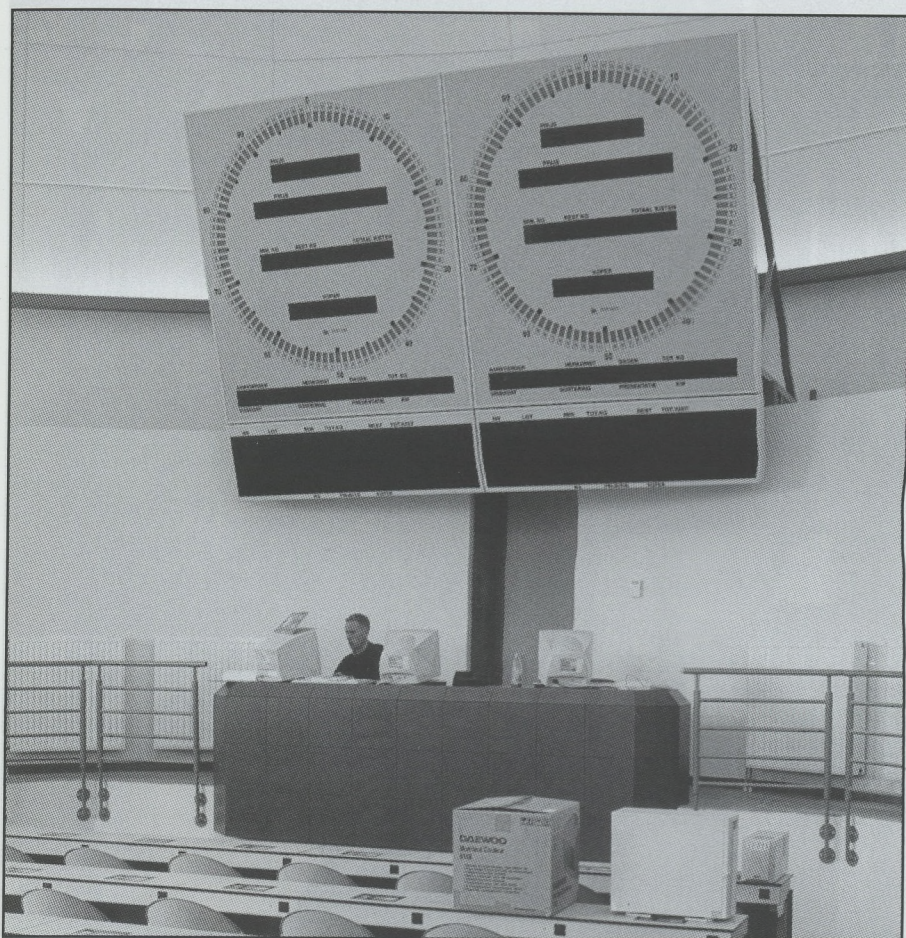
- ERKEND SERVICESTATION -

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

Electronisch veilen in Oostende vanaf 8 september



Foto boven: de nieuwe veilzaal telt 86 zitjes. Foto onder: De handelaars kunnen het aanbod en de verhandeling volgen op een van de twee veilklokken. (foto's gw)



De Eurohal, het zogenaamde Sprotkot is er klaar voor. Oostende kan nu ook elektronisch veilen. Op 8 september zal de Oostendse burgemeester Jean Vandecasteele het systeem opstarten.

VEILEN OP DE klok in de Oostendse vismijn is al een oud dossier. Er was reeds sprake van simultaan veilen nog voor de bekendmaking van het renovatieplan van de Oostendse vismijn in 1994. Maar pas bij de huldiging van de verdienstelijkste aanvoeders in januari 1998 werd de aanpassing van de verkrottende Eurohal als nieuwe veilzaal bekendgemaakt. De elektronische verkoop zou nog voor het einde van het jaar op punt staan, zo heette het toen. De Onderlinge Visafslag (OVA) was bereid 15 miljoen te investeren in de aankoop van computers



de vis te keuren. Mettertijd moet de verkoop volledig op vertrouwen verlopen. Daarom is een betrouwbare sortering en gewaarborgde kwaliteit bij elektronisch veilen zo belangrijk.

Ook voor het vismijnpersoneel zijn er herschikkingen op til. De schrijvers en tegenschrijvers zien hun rollend kantoor naar de geschiedenis verwezen. Het zal even wennen worden nu het elektronisch tijdperk ook in de Oostendse visveiling is doorgedrongen. Iedereen zal zich willens nillens moeten aanpassen. Een weg terug is er immers niet. (gw)

Foto links: de kar met schrijvers en tegenschrijvers is rijp voor het heemkundig museum.

Foto onder: ook de roeper, de man die de vis aanwijst en de inhoud van de kisten afroept, verdwijnt uit beeld. (foto's gw)

en randapparatuur. De stad Oostende zou de kosten dragen voor de installatie van de software, ten belope van vijf miljoen frank en als eigenaar van de Eurohal zou de stad ook de renovatie van het cirkelvormige gebouw aan het Sprotplein dragen.

Het heeft allemaal veel langer geduurd dan voorzien. De renovatie van het ronde bouwwerk nam veel tijd in beslag en geraakte voor het bouwverlof niet rond. De werken liggen nu allemaal achter de rug. Het interieur van het "sprotkot" staat er als nieuw bij. Eerstedaag kunnen de vishandelaars onder leiding van een specialist van Schelfhout Computers, de leverancier van het systeem, zich vertrouwd maken met de werking van het elektronisch veilen. Daarna wordt het volle ernst.

Veranderingen

Door de verplaatsing van de veilactiviteit van de gekoelde aanvoerhal naar de Eurohal zal er alvast minder volk tussen de uitgezette vis circuleren. De handelaars krijgen wel nog de kans om



Vlaanderen XVII wordt opleidingschip



Zoals reeds gemeld in ons vorig nummer zullen de VDAB-cursisten die al de O.129 Amandine renoveerden nu de steekhopperzuiger (ook sleehopperzuiger genoemd) Vlaanderen XVII aanpakken. Het gewezen baggerschip van Baggerwerken Decloedt & Zoon ligt er al klaar voor. De Vlaanderen XVII dateert uit 1953. Het is een baggerschip met een lengte van 63,50 m. en een beuninhoud van amper 797 kubieke meter. Het was dan ook de kleinste hopperzuiger van de vloot. De nieuwste sleehopper van Decloedt, de Pearl River, heeft een beuninhoud van 17.000 kubiek. De steekarm van de Vlaanderen XVII kon tot een diepte van 24 meter werken. De renovatie van het werkschip is in handen van de Maritieme Site Oostende vzw. Voor de bekostiging van het project kan MSO reeds op een ruime steun rekenen. Het is de bedoeling dat de Vlaanderen XVII weer zeewaardig wordt en bruikbaar is als opleidingschip voor de baggersector. (foto gw)

CREVITS

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

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege.

Tel.: 050/ 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge.

Tel.: 050/ 54 45 85

H. Baelskaai 18, 8400 Oostende.

Tel.: 059/ 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland:

09/ 32 50 54 48 33

Fax 050/ 54 79 11

Activiteitenkalender voor vissers

SEPTEMBER

1-5 "Flora- en Visserijdagen" in Den Oever (Ned.)

9 Mosselconcert t.v.v. Oud-Leerlingenbond PMI-Oostende (vanaf 11 u.)

14 Vissersmis in Oostduinkerke (Sint-Niklaaskerk, 9 u.), gevolgd door bloemenhulde op het erepark van het Visserijmuseum

16 "Havendag" in Oostende

17 Garnaalpelwedstrijd op de Visserskaai, Oostende (15 uur)

21 "Reducing fleet overcapacity and fishing effort in the EU", hearing in het Borschette Conference Centre in Brussel (org.: Europese Commissie)

26-30 Shipbuilding, Machinery & Technologybeurs in Hamburg.

27-30 ICES-Congres in Brugge

28- 15de Antwerp Boat Show (Willemdok)

OKTOBER

6 Viering 50-jarig bestaan Rederscentrale

4-5 Foodtech 200 in Birmingham (GB)

22-26 Sial, internationaal voedings-salon in Parijs (Fra)

26 Infovergadering over de roosters en zeefnetten in de garnaalvisserij, Departement Zeevisserij, Ankerstraat, Oostende (start 9 u.)

Redactie: Guido Walters
Nieuwe rubriek!!!

Het gebeurde



Jaar geleden

EIND 1949 MOCHT de fase van wederopbouw van onze zeevisserij als afgesloten worden beschouwd. Er waren toen 461 schepen in de vaart (eind 1938: 510). De vermindering in vergelijking met de vooroorlogse situatie vloeiende voort uit de afbraak of de verkoop in het buitenland van talrijke eenheden van minder dan 80 pk (236 eind 1938, 187 eind 1949).

De kleine en grote middenslagvisserij telde ongeveer hetzelfde aantal schepen als voor de oorlog.

Een nieuw type motortreiler van ongeveer 400 pk had zich ontwikkeld en het aantal stoomtreilers overtrof het vooroorlogse peil (19 tegenover 14).

Vanaf 1950 doet zich een nieuwe evolutie voor in de samenstelling van de vissersvloot. Door de verkoop van al de oude kolenbranders, het stilleggen en de verkoop van de ex-Duitse treilers (zie advertentie links) en het verdwijnen van de *Oostendsche Reederij* verminderde in de jaren 1949-51 op drastische wijze de Belgische stoomtreilervloot. De *N.V. Motorvisserij* bleef met zeven eenheden de grootste rederij van de kust. De vaartuigen (die reeds ter sprake kwamen in het vorige HVB-nummer) waren:

- O.291Jordaens	1929	74 bt	200 pk
- O.293Vanderweyden	1946	334 bt	550 pk
- O.294Van Orley	1946	334 bt	550 pk
- O.297.Rubens.....	1946	524 bt	850 pk
- O.298Van Dyck.....	1950	568 bt	880 pk
- O.299Breughel	1946	524 bt	850 pk
- O.305François Musin.....	1948	154 bt	400 pk
Totaal..	2.512 bt		4.280 pk

De stoomvisserij, ook onder haar gemoderniseerde vorm van mazoutbranders, zou er de volgende jaren niet meer in slagen om haar vroeger belang te heroveren. Daarentegen hield de uitbreiding van de visserij op de IJslandse

visgronden aan dankzij de moderne stoomtreilers die de Oostendse markt bevoorraden.

Samenstelling vloot

...19502000

Aantal vaartuigen: .....	.....461 .....	.....125
Oostende: .....	.....236 .....	.....32
Zeebrugge: .....	.....144 .....	.....75
Blankenberge: .....	.....10 .....	.....3
Nieuwpoort: .....	.....71 .....	.....15
Totaal motorvermogen in	pk:65.443 pk ..	62.371pk
Totale tonnemaat:	30.028 bt ..	22.485 bt

Opkomst Zeebrugge

Ook bij de vissersgemeenschappen deden zich merkwaardige verschuivingen voor. Talrijke Panne-naars vestigden zich in Oostende. De Zeebrugse vissershaven kwam tot ontwikkeling. Oostende bleef nog het belangrijkste centrum van de vishandel waar steeds meer Zeebrugse vaartuigen kwamen verkopen. De vlootuitbreiding tekende zich echter het sterkst af aan de Oostkust.

De vissers kregen te kampen met een fenomeen dat al langer zichtbaar was, maar nu schrikbarende proporties aannam: de uitputting van de Noordzee. De grote motortreilers van 400 pk, gebouwd met het oog op de ontginning van deze gronden, brachten onvoldoende vangsten aan de wal. Bij de dalende prijzen van de jaren 1948-50 gaf dit aanleiding tot verlieslatende vaartuigen. Vandaar dat nu ook deze vaartuigen de rijke IJslandse visgronden opzochten. Aanvankelijk beperkte de verre visserij zich tot de lente en de zomer, maar uiteindelijk zouden veel eenheden het jaar door naar de IJslandse wateren trekken. Dit voorbeeld werkte aanstekelijk op de nog kleinere vaartui-

Voor Nieuwbouw en Herstelling van

SCHEPEN

N.V. BELIARD-GRIGHTON & Co

OPENBARE VERKOPING

door aanbiedingen of soumissies
 van

5 ex-Duitse Treilers

voltooid door de firma Beliard-Crigh-ton in 1947 en 1948 gemeerd te Oosten-de, waar zij kunnen bezocht worden mits vergunning van de Directie der Zeediensten, in de Statie te Oostende-kaai.

genoemd: Comte de Hainaut (0.81)

James Ensor (0.301)

Frans Courtens (0.302)

Artan (0.303)

Monty (0.333)

Kohier van lasten en alle inlichtingen worden verstrekt door dhr. Ontvanger der Domeinen te Oostende, Christina-straaï, 113. No 197

Nieuwbouw en Herstelling

VAN

Houten Schepen



Eugène VAN LOO
 en Zoon

WERFKAAI 11 ZEEBRUGGE

(48)

erijsector in 1950

gen. Stoutmoedige vissers trokken er zelfs met houten middenslag-treilers van 200 tot 250 pk heen. De verplaatsing van de visgronden liet zich voelen in de aanvoer. De totale besomming van de vloot bedroeg in 1950 422 miljoen frank. 26 procent van de aanvoer was afkomstig van de IJslandvisserij. Het volgende jaar was dat aandeel zelfs opgelopen tot 33 procent op een totale besomming van 483 miljoen frank.

.....AANVOER .. BESOMMING	.....ton	.....miljoen fr.
1938	39.135	123
1946	69.694	446
1947	75.370	549
1948	64.440	462
1949	61.312	465
1950	53.180	422
1951	51.483	483
1999*	18.205	2.487

(*Belgische havens)

Tewerkstelling

De hoogste tewerkstelling in de zeevisserij werd bereikt in 1947 met 2.110 vissers. Door de crisis en het verdwijnen van de grootste vaartuigen nam de tewerkstelling af.

Aantal vissers:

1946.1.992 (waarvan 1.207 op Oostendse vaartuigen en 555 op Zeebrugse)

1947	2.110
1948	2.018
1949	1.942
1950	1.840
1951	1.862
1952	1.779
1953	1.727

(waarvan 918 op Oostendse vaartuigen en 631 op Zeebrugse)

1999..... 638


BRONNEN

- "Van Mannen en de zee, een eeuw Vlaamse Zeevisserij" (Marcel Poppe, 1978)
- Officiële lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1950 (Ministerie van Verkeerswezen)
- "De Belgische Zeevisserij" (Olivier Vanneste en Pierre Hovart, 1959)

REDERIJ

Wwe JULES DENYE

Werkhuis : Nieuwe Werfkaai, 1
Bureel : Kapellestraat, 82



Alle slag van herstellingen aan
VISSERS- en STOOMVAARTUIGEN

HANDEL in SCHEEPSBENODIGDHEDEN

Agentschap van Hulpmotoren

LISTER



HANDELSREGISTER Nr 1137 P.C.R. 43.30.95
BANKEN : BANQUE DE COMMERCE, S.A. OOSTENDE
BANK VAN BRUSSEL, WAPENPLAATS, 3.

(282)

Voor Moderne Treilers

1829 SCHEEPSBOUWWERVEN 1829

N.V. JOS. BOEL & ZONEN N.V.

TEMSCHE TELEGRAMADRES: BOELWERF BELGIE
TELEFOON: N° 10 (4 LIJNEN)

(7)

De rubriek 'Het gebeurde 50 jaar geleden' vervolgt op volgende bladzijden

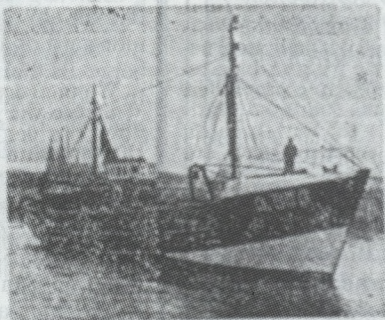
relijke Visafslag

eders wakker?

dan natuurlijk, op groep Bauwens, waar de V.V.A. alleen het eigenbe-

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER
CONSTRUCTEUR DE NAVIRES
NIEUWBOUW — HERSTELLINGEN
CONSTRUCTION — REPARATIONS



WERKPLAATS en BUREEL :
Nieuwe Werfkaai, 3, OOSTENDE
ATELIERS et BUREAUX :
Nouveau Quai des Chantiers, 3,
OSTENDE

P.C.R. : 4150.46
H.R. : Oostende 1187
Bank : Sté Gén. Oost. 4874.70
Van Brussel, Oost. 189.02
Telefoon : 72.904 — 74.000

C.C.P. : 4150.46
R.d.C. Ostende 1187
Banque : Sté Gén. d'Ost. 4874.70
Banque de Bruxelles, Ost. 18902
Telephone : 72.904 — 74.000

SCHEEPSWERF

W^{we} H. DEWEERT & ZONEN

Nieuwe
Werfkaai, 2
OOSTENDE

Huis gesticht in 189

Telefoon : 718.50



De citaten

'Door de directe en blijvende invloed van de journalistieke boodschappen op de publieke opinie mogen journalisten zich niet laten leiden door economische krachten en winstbejag.'

Johannes Paulus II

'Vergaderingen, commissies, comités, werkgroepen, ombudsdiensten, bonden zonder of met heel weinig leden, wijsneuzen en betersweters kunnen blijven parlesanten over hoe het wel of niet had moeten gebeuren. Wie er niet met zijn twee voeten instaat weet het trouwens meestal beter. Je weet wel, die beste stuurliu...'

Bart Schiltz in het
Informatieblad van de
Rederscentrale, augustus 2000

'Een man van eer doet zijn gegeven belofte gestand. Hoe kan je iemand die dat niet doet dan eerroven?'

(een visser die onbekend wenst te blijven)

'Fatsoen is de waarheid in volle bloei.'

(Victor Hugo in *Les Miserables*)

'Voorbij is de oogst, ten einde is de zomer, en we zijn niet verlost.'

(Jeremia 8:20)

'Je moet je ver van alle klieken houden en elke vorm van groepsdenken steeds in vraag stellen. (...) Ik maak er een punt van elke mogelijke club met mijn uitspraken tegen de haren in te strijken.'

Camille Paglia in *Humo*.

'Chaos is het woord dat we bedacht hebben voor een orde die we niet begrijpen.'

Henri Miller

'Het is mijn overtuiging (...) dat ongeveer alles wat we weten, of menen te weten, over Afrika het product is van racisme.'

Prof. Dr. Jan Blommaert in
De Nieuwe Gemeenschap
II/1998

Naar een samenwerking tussen Maritieme Ombudsdienst en Vlaamse vissersbond

Uit goede bron vernemen we dat de Vlaamse Vissersbond (VVB) en de Maritieme Ombudsdienst (MOD) over vormen van verregaande samenwerking onderhandelen. Als die onderhandelingen slagen zou de MOD zelfs van het toneel verdwijnen en zou het kader ervan opgenomen worden in de Raad van Beheer van de Vlaamse Vissersbond. Bedoeling van de operatie is de VVB om te vormen tot een erkende beroepsfederatie onder de koepel van het Liberaal Verbond voor Zelfstandigen (LVZ). Naar analogie met andere bedrijfstakken zouden de aangeslotenen dan een beroep kunnen doen op een uitgebreide dienstverlening. Ook zou de Vlaamse Vissersbond op die manier verdere stappen kunnen zetten op de weg naar een officiële herkenning. Dat laatste is vooral belangrijk omwille van de mogelijke subsidiëring die daaruit kan voortvloeien. Voorzitter Rudy Barbaix van de VVB, daarover door ons ondervraagd, zegde ons: 'Het liefste zie ik dat de kustvissers als een eigen, onafhankelijke kracht opkomen voor hun rechten. Wij hebben namelijk niet zo'n goede ervaringen met grote organisaties die het zoge-

zegt voor ons opnemen. Maar zoals de zaken er nu voorstaan denk ik dat samenwerking met derden onvermijdelijk is. De kustvisserij is immers erg verzwakt uit de jongste opkoopgolf van vissersvaartuigen gekomen. De grote boomkorvaartuigen hebben hun motorvermogen wettelijk mogen optrekken en dat vermogen zijn ze uiteraard gaan halen in de kustvisserij. Gevolg is dat weer eens veel kustvissersvaartuigen van het toneel verdwenen zijn. Als we ons niet dringend beter organiseren dan zullen er binnenkort géén kustvissers overblijven.'

Dat de VVB door toetreding tot het LVZ onder de vleugels van een welbepaalde politieke zuil komt te schuilen vindt Barbaix een noodzakelijk kwaad. 'Het komt er nu op aan ervoor te zorgen dat het de vissers zijn die daar de lakens blijven uitdelen. Het zal mij verder ook niet beletten om advies te blijven vragen aan elkeen die ons dat ook al in het verleden gegeven heeft. Er zijn veel verschillende politici, uit heel verschillende hoeken, die al de nek uitgestoken hebben voor de kustvissers. Wij zijn hen daar dankbaar voor en zullen die mensen ook in de toekomst zeker niet vergeten.' (fv)

Robert Strobbe overleden

De Blankenbergse vissersgemeenschap veliest weer iemand van de oude garde. Robert Strobbe, geboren op 14 mei 1924 is op 20 augustus 2000 overleden. Via zijn familie werd de visserij er van jongsaf ingelepeld. Aan vaders zijde waren alle 'strobjetjes' vissers, beter bekend onder de naam 'de kloeftjes', en aan moeders zijde is de grote familie De Rycker ook al van oudsher verbonden met de visserij.

Robert ging tot zijn veertiende naar de visserijschool in het St.-Pieterscollege. In 1938 monstede hij aan boord van de B 36 OLV van Lourdes. Tijdens de oorlogsjaren is dat vaartuig op een mijn gelopen. De bemanning kwam nooit meer terug. Door een toeval waren Robert en zijn vader die dag niet aan boord. Na dit voorval ging Robert mee met de Victorine van zijn oom, Leon De Rycker. In 1947 werd hij aangevonsterd op de O 104 die Blankenberge als thuishaven had.

In 1953 vinden we hem terug als matroos op de B 453 van Pierre Devriendt. Dit was de tijd waarop de Blankenbergse visserij ten einde liep en de vloot zich naar Zeebrugge verplaatste. Zo voer Robert nog op de Z 777, Z 554, Z 539. De rest van zijn loopbaan bleef Robert varen op La Paloma van de familie De Grootte. Daar voelde hij zich thuis.

Robert was bekend als een vroom mens en werd daarvoor gewaardeerd in de soms toch ruwe visserijwereld. Zijn devies: alles met mate en op tijd en stond.

Robert was betrokken bij de organisatie van de vissersbedevaart naar Meetkerke. Hij deed dat als deken van de Gemeenzaamheid van OLV van Meetkerke. Verleden jaar werkte hij nog mee met de Universiteit Gent. Vossers hadden toen een Blankenbergse gespreksgroep samengesteld om woorden te verzamelen ten behoeve van het dialectwoordenboek van de visserij.

Peter Sabbe

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 schroefassen
Las- en leidingwerk

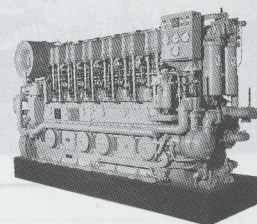
Bureel - werkplaatsen:

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.



De grijze garnaal (Crangon) is niet enkel een delicatessen maar ook een belangrijke tak in de Europese visvangst. Dit blijkt uit de meer dan 600 vissersvaartuigen en een Europese aanvoer van gemiddeld meer dan 20.000 ton per jaar.

Een delicatessen, een belangrijk segment, maar ook een visserij met ecologische problemen op het gebied van 'ongewenste' bijvangsten. Twee vissers van het Departement Zeevisserij laten ons weten wat ze daaraan doen.

Selectief op garnaal vissen

HET VISTUIG DAT VOOR de garnaalvangst wordt gebruikt moet, door de 'grootte' van het beestje, uit relatief kleine mazen bestaan. Hierdoor komen er naast de garnaal ook heel wat jonge vis en bodemdieren in het net terecht.

Juist om deze ongewenste bijvangst te verminderen en dan vooral de jonge platvissen, heeft de Europese Commissie een nieuwe regelgeving uitgevaardigd die normaal gezien op 1 januari 2000 van kracht had moeten worden. Vermoedelijk zal de wet echter pas vanaf 1 januari 2002 in werking treden.

DEZE REGELGEVING BEPAALT het verplicht gebruik van roosters of zeefnetten in de garnaalvisserij in het eerste en laatste kwartaal van het jaar. Om nu een optimaal systeem te zoeken voor het gebruik van zowel zeefnetten als roosters is het DISCRAN project in het leven geroepen. Dit heeft als doelstelling roosters en zeefnetten te ontwikke-

len die het toelaten aan garnaalvisserij te doen met een minimum tot liefst geen verlies aan commerciële garnaal en vis en aan de andere kant de ondermaatse commerciële vissoorten te sparen. Uit vorig onderzoek blijkt dat op lange termijn het niet vangen van ondermaatse commerciële vis een positieve invloed zal hebben op de commerciële visvangst door een stijging van die vangst.

De nieuwe Europese regelgeving geldt uiteraard voor alle Europese landen. Aan dit project werken die Europese landen mee met een belangrijke garnaalvisserij, nl. Engeland, Duitsland, Nederland en België. Het is niet zo dat er voor de ganse Europese garnaalvisserij één uniform systeem wordt ontworpen, wel zal voor elk land specifiek worden gekeken naar de reeds gebruikte methodes en eisen van vissers en hiermee zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden om een zeefnet of rooster te ontwikkelen. Het is dus heel waarschijnlijk dat er in Duitsland, Engeland, Nederland en België verschillende types van roosters of zeefnetten zullen worden ontwikkeld en gebruikt. De nieuwe Europese regelgeving is daarom ook bewust vaag gehouden om de mogelijkheid open te laten

de zeefnetten en roosters per land zodanig aan te passen dat de beste oplossing kan worden gevonden. De belangrijkste punten uit de nieuwe regelgeving worden hieronder in het kort weergegeven.

Zeefnetten

De maasopening van een zeefnet mag niet groter zijn dan 70 mm; verplicht gebruik enkel in het eerste en het vierde kwartaal van het jaar; geen verplichting om het zeefnet te gebruiken in het tweede en het derde kwartaal van het jaar; ontsnappingsopening moet ten minste een omtrek hebben van 30 mazen; elke individuele maas van het voorste gedeelte van het zeefnet moet aan het eigenlijke net worden bevestigd; het onderste deel van het zeefnet moet voor de ontsnappingsopening aan het eigenlijke net worden bevestigd; de ontsnappingsopening moet in het onderste deel van het net zijn gesitueerd; de ontsnappingsopening moet aan het uiteinde of dichtbij het uiteinde van het zeefnet zijn gesitueerd; het zeefnet moet aan het eigenlijke net worden bevestigd op een dergelijke manier dat de ontsnappingsopening niet wordt geblokkeerd; een ontsnappingskuil met een maasope-

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

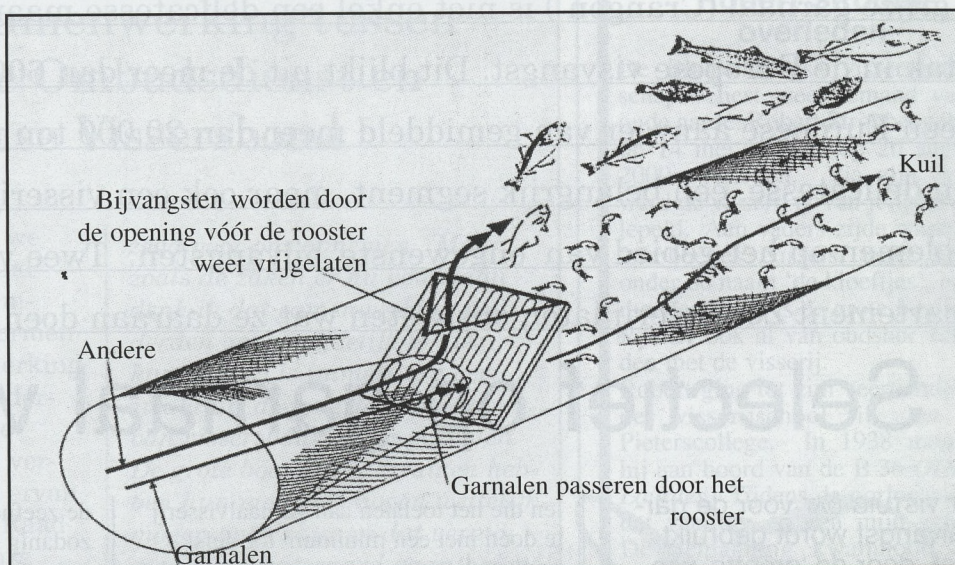
ning van ten minste 80 mm mag aan de ontsnappingsopening worden bevestigd; de ontsnappingskuil moet aan het eigenlijke net worden bevestigd, enkele mazen voor de ontsnappingsopening.

Roosters

Het rooster moet van stevig materiaal zijn; verplicht gebruik enkel in het eerste en het vierde kwartaal van het jaar; geen verplichting om het rooster te gebruiken in het tweede en het derde kwartaal van het jaar; de afstand tussen de baren van het rooster mag niet groter zijn dan 30 mm; het rooster moet rechthoekig of elliptisch zijn; de minimumaslangte, gemeten langs elke mogelijke as, moet ten minste 30 cm zijn; het rooster moet in dergelijke mate in het net worden geplaatst zodat het de volledige doorgang overlapt; het rooster moet voor de eigenlijke kuil worden geplaatst; een ontsnappingsopening mag in het bovenste deel, onderste deel, of op beide plaatsen in het net worden aangebracht; de ontsnappingsopening moet ten minste een omtrek hebben van 30 mazen; de ontsnappingsopening moet voor het rooster worden geplaatst; een ontsnappingskuil met een maasopening van ten minste 80 mm mag aan de ontsnappingsopening worden bevestigd; de ontsnappingskuil moet aan het eigenlijke net worden bevestigd, enkele mazen voor de ontsnappingsopening

Stand van zaken

Het Departement Zeevisserij heeft nu als opdracht, in het kader van het DISCRAN project, om een optimaal



Ontsnappingsroosters, zoals het Canadese dat hierboven afgedrukt werd, blijken onbruikbaar in de Vlaamse visserij.

systeem te zoeken voor zowel een rooster als een zeefnet dat voldoet aan de nieuwe Europese regelgeving maar waarbij ook rekening wordt gehouden met de wensen van de vissers en waarbij er wordt op gelet dat de vangst van commerciële garnaal en vis niet, of slechts heel gering vermindert. Gedurende het vorige jaar en het begin van dit jaar zijn er testen uitgevoerd met roosters aan boord van commerciële vaartuigen. Verschillende optuigingen van het rooster zijn uitgetoetst en de resultaten bleken weinig succesvol. De grootste knelpunten waren het verstopping van het rooster en een relatief groot verlies aan commerciële garnaal.

Vanaf dit jaar zijn er proeven uitgevoerd met een zeefnet aan boord van een commercieel vaartuig. Het gaat hier over een zeefnet met maaswijdte van 70 mm gemaakt uit nylon. Deze resultaten zijn tot op dit moment hoopvol. Er zijn tot op heden geen problemen geweest met verstopping van het zeefnet en het verlies aan commerciële

garnaal bleef relatief beperkt. De proefnemingen met het zeefnet lopen nog tot het einde van dit jaar. Op het einde van het jaar 2000 zal er een rapport worden samengesteld met de resultaten van de proefnemingen. Deze zullen zowel aan de Europese Commissie als aan de vissers worden meegedeeld. Al de geïnteresseerden zijn echter al eerder welkom op een infovergadering waar de resultaten en knelpunten iets uitgebreider zullen worden besproken, waar u uw mening kwijt kan en waar de mogelijkheid bestaat tot het stellen van vragen. Deze infovergadering zal doorgaan op donderdag 26 oktober 2000 om 9 uur in de vergaderzaal (1ste verdieping) van het Departement voor Zeevisserij (vroeger Rijksstation voor Zeevisserij) Ankerstraat 1 te Oostende

Hans Pollet
en Johan Coenjaerts

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

TUSSEN SCHIP & KAAI



TOEN DE REDER mij voorstelde om tijdens de zomervakantie een scheepsjongen als extra bemanningslid in te schepen was ik daar meteen voor gewonnen.

De in peilloze diepten aan een verlaten bungeetouw bungelende aantrekkingskracht van het vissersberoep, en het daarmee gepaard gaande slabakken van het visserijonderwijs kan best een *boost* gebruiken, dacht ik zo. Als ik tenminste één leerling positief kon begeesteren, zodat die dan de vissersvaart boven de sleep- of baggervvaart zou verkiezen... als er dan wat andere schippers hetzelfde doen...

Ik had nog geluk ook, want het joch dat bij ons aanmonsterde bleek welopgevoerd, en bovendien zeer geïnteresseerd in alle aspecten van de job te zijn. *Easy* dus.

En toch had ik een probleempje. Voor het eerst in mijn schippersloopbaan liep er iemand op het dek die jong genoeg was om mijn zoon te kunnen zijn. Een sterke indicatie dat de tand des tijds ook mij niet spaart, dat is waar. En het werd een vreemde ervaring. Zelf vader zijnde van twee jonge kinderen stemde het me tot een ernstig rondje hersenspinnen. Immers, het leek me sterk onwaarschijnlijk dat het ouders gemakkelijk valt om hun 15-jarige oogappel aan een wildvreemde schipper en zijn bemanning toe te vertrouwen, om dan enkele weken op zee te gaan zwalpen. De gevaren van het vissersberoep zijn één ding. De manier waarop de bemanning met zo 'n knaap omgaat is echter cruciaal. Als ouder sta je daar bij stil. Hoe zal onze zoon thuiskomen van zijn zeeavontuur? Enthousiast? Gelouterd? Ronduit ontgoocheld? Terwijl *va* en *moe* van de jonge zeevaarder dus ongerust afwachten is

het de taak van elke schipper om erover te waken dat die verwachtingen naar beste vermogen ingelost worden.

In vroegere tijden werd daar weinig *poeha* rond verkocht. Op de leeftijd van 14, 15 jaar begon zo 'n kind aan zijn visserscarrière. Eenmaal op zee was het ingeworteld om die jongen met allerlei vervelende klusjes op te zadelen. Ijs hakken, poetsen, afwassen... Als er dan nog tijd en fut over was moesten de vaardigheden van de stiel, zoals touw splitsen, netten boeten en wachtlopen, aangeleerd worden. Op zijn achttiende werd de volharder een volleerd matroos, en kon hij een serieuze cent gaan verdienen.

Sommige oud-vissers, die in die bewogen tijden de zeeën bevoeren, maar ondertussen reeds lang de stiel vaarwel wuifden om naar de sleepvaart, de sorteertafel van de vismijn, het onderwijs of gewoon het pensioen over te stappen, schijnen wel eens te denken dat het patroon onveranderd bleef. Ze zijn wat blijven stilstaan in de tijd. Niet alleen staat het vast dat de hedendaagse schepen qua techniek en gebruiksgemak geen vergelijk meer kennen met de spartaanse trawlers uit de jaren 70. Toen moest het tot een solide blok beton gesmolten ijs weer met een aks fijngemaakt worden (heel zwaar werk voor een knaapje van 55, 60 kg!) vooraleer het bruikbaar was om de vis in te bewaren. Nu rolt het ijs op de meeste schepen zachtjes uit de machine. Ooit stonden de vissers in alle weer en wind de vangst van het dek te rapen. Nu wordt alles via een sorteerinstallatie naar het beschutte voordek gevoerd.

Maar ook de langere leerplicht, die strenger wordende beperkingen en de nood aan een hogere tolerantie eisen hun deel. De grotere mondigheid en zelfstandigheid van die moderne 15-jarige knapen, dat is nog een ander paar mouwen. Alvorens uw stekels op te zetten en een met arsenicum geschreven boze brief naar HVB te sturen: ik beweer geenszins dat vroegere vissers allemaal meedogenloze monsters waren en hun scheepsjongens beklagenswaardige sukkelaars en dat de rollen nu omgedraaid zouden zijn. Niets is

minder waar en ik herhaal: een vergelijking maken is in geen geval mogelijk, gewoon omdat de tijden teveel veranderd zijn. Maar het stoort me als mensen beweren dat de scheepsjongen enkel wordt gebruikt als knechtje van de bemanning. Over één kam scheren, heet dat.

Toch blijkt er wel degelijk hier en daar wat scheef te lopen.

Een van de scheepsjongens die de Vlaamse vissersrangen kwam vervoegen voor een paar zomerreizen liet zich ontvallen: "*ik ben al met een vissersboot de zee op geweest. Maar met dat schip wil ik nooit meer mee. Ze hebben me daar serieus gepest. Ik heb aan al mijn vrienden gezegd dat ze op die boot niet moeten aanmonsteren.*" Dat vind ik nu zo wreed zie. Waar halen volwassen en ervaren mannen de vermetelheid vandaan om zo 'n joch te pesten? Het is al zo moeilijk om ze aan te trekken. En dan gaat een onbenul die zijn tijd als scheepsjongen vergeten is zich vergenoegen met ze weg te jagen. Ongelooflijk toch? Enkele schippers vertelden me bovendien dat het zeer moeilijk wordt de jeugd te motiveren als andere bemanningsleden die pogingen in een haai en een draai ongedaan maken met allerhande stomme retoriek: "*Als ik in jouw schoenen stond, met vakantie en mooie meisjes op het strand, zou ik wel wat anders doen dan op zee gaan.*" En nog: "*Wat wil jij eigenlijk aan doen. Op zee gaan? Domoor!*"

Deze anekdotes zijn - zo hoop ik heel hard - de uitzonderingen op de regel. De twijfel krijgt van mij het voordeel. Daarom wil ik er gebruik van maken om een oproep te doen naar de schippers. Zonder nieuw bloed gaat uw job eraan. Scheepsjongens anno 2000 vragen geen privileges. Maar behandel ze correct en eerlijk, en zie er streng op toe dat ook uw bemanning dat doet. Het steentje dat ZIJ bijdragen, hoe klein ook, zou wel eens héél ver kunnen rollen.

Froid

Hou je van de visserij, al dan niet vermengd met een vleugje romantiek, wend dan je steven richting Nederland: relatief dichtbij, en veel te zien op korte afstand! Het is een vakantietip die je in niet veel reisbureaus zult horen, maar onze lezer Stefaan François uit Zellik is een hartstochtig fan van dat soort korte-afstandreizen. Al moet hij toegeven dat het zwaartepunt van zijn jaarlijkse visserijvakanties in Nederland steeds noordelijker komt te liggen, met name op de lijn Den Helder / Texel, Harlingen, Lauwersoog / Zoutkamp. Maar daar vindt hij dan ook alles wat de visserijtoerist maar wensen kan.

Toerist ter zeevisserij

Makkum, juni 2000, foto sf

Ik was dit jaar aan het IJsselmeer (de voormalige Zuiderzee) met vakantie: hantjes bij de vleet. En waar je ook komt, je treft er wel steeds enkele bidders en andere platbodems aan: schitterende nostalgie! Er is zelfs her en der nog wat IJsselmeervisserij, meestal beperkt, maar 'genietbaar'. Vissersplaatsen bij de vleet: Enkhuizen, Volendam, Spakenburg (Bunschoten), Harderwijk, Lemmer, Stavoren, Hindeloopen, Makkum (Wonseradeel), Wieringen (Den Oever), en uiteraard Urk, een van de grootste aanvoerplaatsen in Europa.

Opmerkelijk: waar je ook een boekhandel binnenstapt, je treft er wel steeds een boek over visserij of maritieme onderwerpen. Gefundenes Fressen voor de visserijliefhebber, want bij ons moet je echt ver op naar zoek gaan naar dat soort boeken. Re-

cent verscheen onder andere 'Ou Je Roer Recht, de kottervisserij vanaf 1960'. In 'Spiegel der Zeilvaart' las ik over het overlijden van J. Van Beylen: geen sant in eigen (Vlaanderen) land. (Ik ben trouwens nog steeds op zoek naar diens heruitgegeven boek over de visserij op de Schelde.) In Urk trof ik dan weer het 'Visserij-jaarboek 2000' aan: een onmisbaar en praktisch hulpmiddel, want het geeft een overzicht van alle vissersvaartuigen in Nederland en België, met foto (Je vindt erin de foto's van een tiental Vlaamse vaartuigen aan die nu onder Nederlandse vlag varen, zoals O82, O110, O198, O211, O427, 0575, Z37

(of Z38), Z492, N52(!)). Blader in het boek en het valt je op hoeveel kleinere, meestal ook wat oudere vaartuigen er nog varen, vooral in de noordelijk gelegen vissersplaatsen. Het is dus niet allemaal monotoon hetzelfde type dat er aan te treffen is (de moderne grote kotters en de eurokotters). Er zijn daar nog scheepjes van 40-50 jaar oud tot zelfs vaartuigen van rond de eeuwwisseling. Wie een stukje nostalgie wil opsnuiven: wend je noordwaarts, niet ver en toch veel te zien, heden en verleden!!!

Stefaan François

N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende - Bruggelaan 12, Bredene

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

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...
- Vrijtijds kleding 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 zeevruchtenshotel voor 2 personen met inbegrip van 1 fles champagne voor slechts 2 950 fr



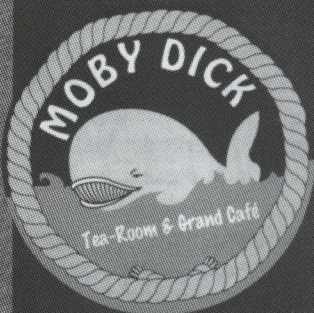
*probably the best
restaurant in the world!!!*

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

Vismijn 109-111 ■ Zeebrugge

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

vendographics - knobbe



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



DE VISSERS VAN DE RONDE TAFEL (3)

Moet het Belgische quota(verdeel)systeem hervormd worden? Wat denken de vissers over de voor- en nadelen van een groepbeheersysteem, zoals dat in Nederland bestaat? Zal het toekennen van individuele quota een bron van speculatie worden, zoals dat wel degelijk het geval geweest is met de vislicenties en met het FIVA?

Dat zijn de vragen die de *Vissers van de Ronde tafel* deze maand op hun brood kregen.

Varende vissers zeggen hun zeg over plannen om quota anders te verdelen

EERST EEN WOORDJE uitleg. Enkele jaren geleden werden vergevorderde plannen van de Rederscentrale om naar een door de reders zelf gecontroleerd beheer van individueel toegekende quota over te schakelen, gekelder. Toen het de toenmalige minister van Landbouw en Visserij, Karel Pinxten, duidelijk werd dat de omschakeling naar individuele quota op niet veel sympathie bij de de reders kon rekenen, werd het project in de koelkast gestopt.

Terwijl onder andere Nederland al vele jaren dergelijk alternatief systeem met succes toepaste, bleef België op de oude voet doorgaan met een nationaal beheer van de quota, onder advies van een uit

reders samengestelde quotacommissie. Deze werkwijze leidde niet tot grote ontevredenheid want, zo zeiden veel reders: "We kunnen toch steeds het jaar rond vissen." Bovendien bestond de niet ontorechte vrees dat de individualisering van de vangstrechten een commercialisering van die rechten met zich zou meebrengen. De gevestigde reders hadden schrik dat ze vanaf de start een te klein quotum toegewezen zouden krijgen en dat ze bijgevolg verplicht zouden worden dure quota bij te kopen of te huren; daarenboven zouden vissers nog moeilijker dan nu de stap naar de rederij kunnen zetten omdat ze naast een schip en naast een licentie nu ook nog eens

quota zouden moeten kopen. De drempeelvrees lag (en ligt?) dus hoog.

Maar het nu toegepaste quotabeheer bulkt ook niet van de voordelen. Het brengt absurde beperkingen met zich mee, die bij de Europese Visserijraad op afkeurend gemompel kunnen rekenen. De gangbare ingewikkelde vangstbeperkingen worden immers regelmatig overschreden. Dat lijkt enerzijds wel een goede indicatie dat er meer vis zit dan er mag gevangen worden. Maar de visstocks blijven anderzijds toch maar onder grote druk staan. Dat wordt geweten aan de inefficiëntie van bepaalde maatregelen. Het druist bijvoorbeeld regelrecht in tegen de Europese gedach-

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. LICHAAMELIJKE 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.

tegang van duurzaam vissen, om gevangen vis, die dood aan dek komt, terug te gooien omdat de beperkingen niet toelaten ze aan te voeren. Europa beschouwt de Meerjarige Oriëntatie Plannen (MOP 1-4) zelfs als een regelrechte mislukking en wil hoe langer hoe meer overgaan naar een inspanningsbeperking, een verdere vaartdagenbeperking. Mede daarom wordt een meer rationele aanpak van de quota als topprioriteit beschouwd.

De federale minister Gabriëls gaf enkele maanden geleden zijn fiat aan de Rederscentrale om een 'pilotproject groepbeheer' van de beschikbare quota te ontwerpen en uit te testen, in samenwerking met de Dienst Zeevisserij. 1 januari 2001, de streefdatum voor de aanvang van de proefperiode (van twee jaar) nadert met rasse schreden, maar er blijft nog veel werk aan de winkel voor aler het zover komt. Na die proefperiode kunnen de resultaten geëvalueerd worden.

Om naar de interesse van de reders te peilen, kregen alle Belgische rederijen in de lente van dit jaar een 'intentieverklaring' toegestuurd. Daarin konden ze meedelen of ze bereid waren aan dergelijk project hun goedkeuring en medewerking te verlenen, of niet. Op de 128 aangeschreven rederijen kreeg de

Rederscentrale naar eigen zeggen 106 ja's en 3 neens als antwoord. Volledigheidshalve moet gezegd worden, dat de brief vermeldde dat wie geen interesse toonde ook geen directe informatie over de stand van zaken meer zou ontvangen. Het is dus niet uitgesloten dat een gedeelte van de ja-zeggings gewoon een stok tussen de deur wil houden. En wie kan hen dat kwalijk nemen?

Criteria

Groepbeheer van individuele quota moet aan bepaalde voorwaarden voldoen. Die werden als volgt vooropgesteld: (1) de verdeling moet zo rechtvaardig en aantrekkelijk mogelijk voor iedereen gemaakt worden; (2) de verdeelsleutel klein- en groot vlootsegment moet gerespecteerd worden; (3) schepen die gespecialiseerd zijn in bepaalde visserijmethodes mogen niet benadeeld worden; (4) afdoende sleutels inbouwen die overbevissing van de toegekende quota moeten indijken; (5) kapitalisatie van de quota moet absoluut verhinderd worden. Ruil en overdracht moeten wel kunnen; (6) groepbeheer openstellen voor ALLE vaartuigen. Ook degene die niet bij een producentenorganisatie aangesloten zijn; (7) rederijen mogen niet verplicht worden deel te nemen. Wie dus voor de non-sector kiest, moet kun-

nen vissen zoals tot op heden het geval is (vaste rechten, uur- en dagplafonds).

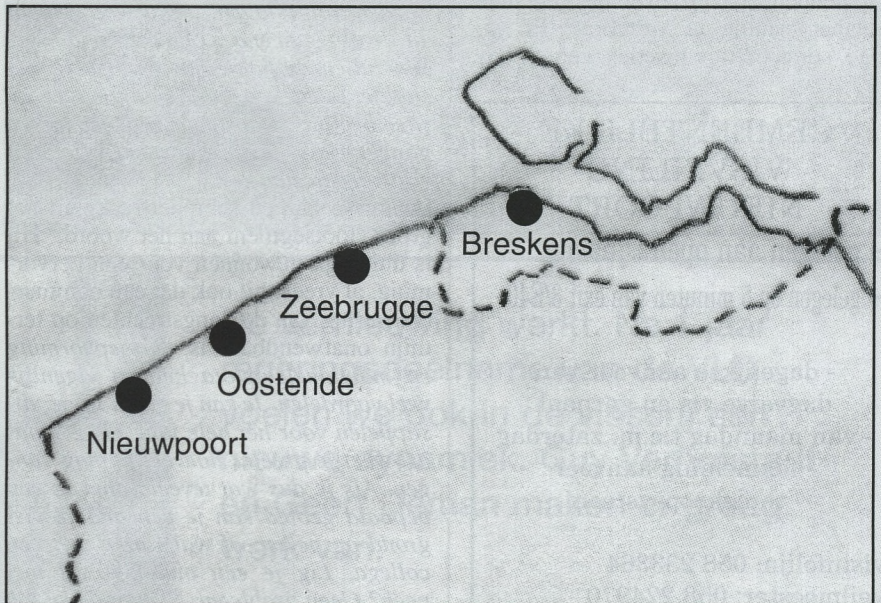
Struikelblokken

Een (voor België althans) dergelijk innoverende hervorming van het quotabeleid is uiteraard allesbehalve eenvoudig. Een consensus vinden die aan alle rederijen volledige voldoening schenkt zal moeilijk zijn. Want waarop moet men zich baseren om de beschikbare quota te verdelen? De Rederscentrale heeft reeds verschillende malen vergaderd met de Dienst Zeevisserij om de mogelijkheden af te tasten. Voorstellen van verschillende verdeelsleutels werden uitgerekend en de resultaten werden met bestaande situaties vergeleken. De juiste formule vinden voor een eerlijke berekening is geen sinecure. Men kan zich baseren op het motorvermogen van de schepen, op de in vorige jaren gerealiseerde vangsten (historisch recht), de tonnenmaat, of een combinatie van die opties. Struikelblokken zijn er genoeg. Zo rees de vraag of een kustvisser, die door de aard van zijn schip en de visserij die hij bedrijft nooit buiten de Noordzee komt, quota moet toegewezen krijgen in de Westelijke Wateren, of de Golf van Biskaje? Indien dit gebeurt moet hij zijn quota kunnen ruilen. Anders zit die visser opgescheept met vangstrechten die

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.



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

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

KAAL 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

hij niet kan benutten, wat de voordelen van het systeem volledig teniet zou doen. Wanneer die schepen een quotum in verre wateren toegewezen krijgen, is er ook reeds een grote hap uit de quota-koek genomen, zodat de reders van grote vaartuigen ontevreden lopen omdat ze vinden dat ze dan te weinig mogen vangen.

Maar is het niet de kunst van een goed plan om struikelblokken in springplanken te veranderen? De verschillende scenario's moeten dus grondig geanalyseerd worden om de oplossing te vinden die voor het grootst mogelijke deel van de vloot verzoenbaar is. Het zal een ondanbare taak worden.

Gevoelig

Het is logisch dat een maatregel van dit kaliber heel wat stof doet opwaaien in het vissersmilieu. Op de kaaien, aan het aanvoerbord van de visveilingen en op de barkruk van het café wordt er wel eens een ongezouten woordje over gewisseld. Minder spraakzaam zijn de mensen die deelnemen aan de vergaderingen over het project. Van hen kan je weinig te weten komen. Is dat weer dat oud zeer, het gebrek aan openheid, dat daar zijn kop opsteekt?? Het lijkt erop, en wat krijg je dan? Wilde speculaties! Maar of iedereen de waarheid in pacht heeft is een ander paar mouwen. Het leek ons dus een goed idee om eens te polsen bij de vissers van de ronde tafel. Wat hebben zij zelf over de geplande quotahervorming te vertellen? En ja, lange, soms heftige reacties werden ons

deel. We bieden de lezer een greep uit de antwoorden. (Wij zullen het wel weer gedaan hebben!)

Enkele dagen na het versturen van de vraag rolde er reeds een lang, boos be-toog door het faxtoestel. Dat kwam van een schipper-reder uit het kleine vloot-segment: *'De nu al onbetaalbare vislicenties nog dunder maken door op iedere pk vis te zetten lijkt me een logische stap. Blijkbaar wordt voor de jackpot gegaan. Nochtans heb ik gehoord dat de Dienst Zeevisserij zelf dat individueel systeem niet, NIET ziet zitten. Onder druk van een bepaalde groep, en ik citeer: "zullen we het niet kunnen afremmen." Wel zouden clausules ingevoerd worden die verhuur en verkoop tegen-gaan. Maar ik kom met mijn simpel vis-sersverstand tot de conclusie dat ik met mijn eigendom kan doen wat ik wil. Het resultaat zal zijn dat die beperkingen in een mum van tijd onder water worden geveegd. Mijn persoonlijke scenario? Ik leg mijn schip stil en verhuur mijn hele quotum aan de grote schepen. Mijn be-manning stuur ik de arbeidsmarkt op, en de materiaalleveranciers krijgen een dankbriefje. Dan maak ik alles in orde voor de sportvisserij, heb een lucratieve bezigheid, en verdien een bom duiten aan het verhuur van mijn vangstrechten. Geef nu toe. De verleiding voor dergelijke pensioenkas op jonge leeftijd is groot. Vooral dan in flauwe periodes en na tegenslagen. Hier zullen slaatjes worden uitgeslagen. Alhoewel. Mocht dit droevige scenario bewaarheid worden zullen de haaien in de visserij het slaatje laten voor de weinige met de stiel begane vissers, en zelf een zeven gangenmenu laten aanrukken in een vijfsterrenrestaurant.'*

Laten we nu een schipper-reder uit het grote vlootsegment aan het woord. Hij is duidelijk gewonnen voor een hervorming, al vrees hij ook dat een commercialisering van de vangstrechten op termijn onafwendbaar is. *'Groepvorming en individuele quota hebben eigenlijk veel voordelen. Je kan je eigen koers uitstippelen voor het hele jaar. Op 1 januari weet je precies hoeveel je mag vangen. Als je dus wat teveel vangt in een bepaald gebied kan je een andere vis-grond opzoeken, of wat ruilen met een collega. Lig je een maandje stil met pech? Geen probleem. Niemand kan jou je vangstrecht ontnemen. Reparaties, onderhoud of vakantie kunnen dus beter gepland worden, vooral dan als de schepen ook minder zeedagen krijgen. Neem nu de Belgische eurokotters. Die schepen zijn allemaal verkocht of te koop. Met het huidige quotasysteem worden die bedrijfjes simpelweg afgemaakt. Met een duidelijk haalbare planning zouden ze tenminste weten waar ze staan. Het enige nadeel is dat het vangstrecht ook de prijs van een schip zal bepalen. Maar dat is eigenlijk een voordeel, en logisch.*

De overname van een schip zal er echter niet eenvoudiger op worden, want de kans is groot dat de banken, naar Nederlands voorbeeld, geen geld zullen lenen voor/op visquota. Maar het belangrijkste is dit: de geruchten die je opvangt in de wandelgangen van de politiek wijzen er op dat België het niet meer aan Europa verkocht kan krijgen om individuele quota en groepsvorming tegen te houden.'

Een andere schipper bekijkt het allemaal heel pragmatisch: *"Er is weer heel wat kabeljauw te vangen op onze vis-grond. Zo veel dat we ze overboord moeten zetten. Wat er veranderd wordt aan het quotasysteem interesseert me niet. Zolang er maar voor gezorgd wordt dat die absurde dagplafonds van het toneel verdwijnen. Mijn vissershart bloedt als ik al die mooie beesten daar zietogend, buik omhoog zie wegdrijven."*

Een zéér origineel idee werd ons enkele maanden terug toegestuurd. Uiteraard niet als reactie op deze rubriek, en de auteur was ook geen rondetafelvisser. Maar in de context van dit onderwerp lijkt het een serieuze doordenker: *"Het is maar een voorstel, maar ik denk dat, wanneer men de quota moest verdelen per aangemonsterd Belgisch bemanninglid, onze vloot niet zo vlug zou ontvolken."* Slaan we meteen twee vliegen in één klap zeg!

Philippe Godfroid

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
veilmeester: 058 224970
directie 058 224971
fax: 058 236720



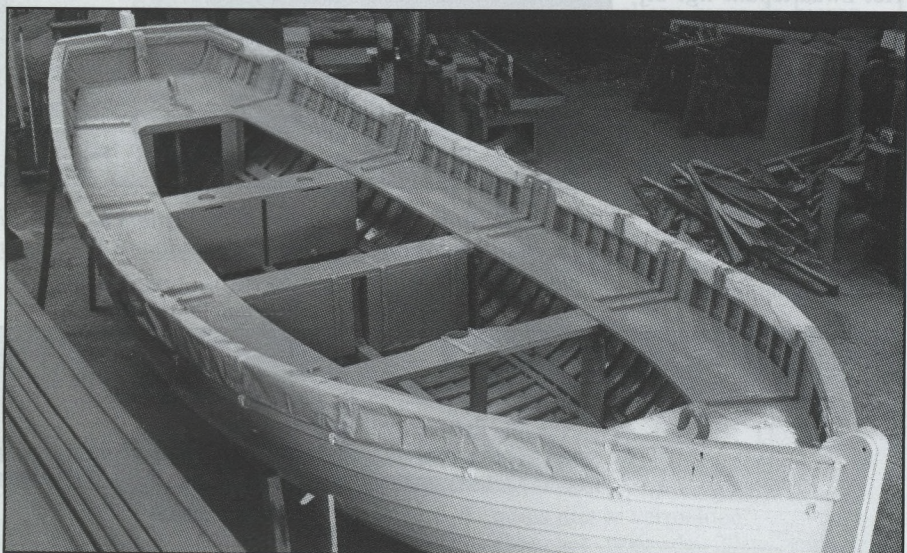
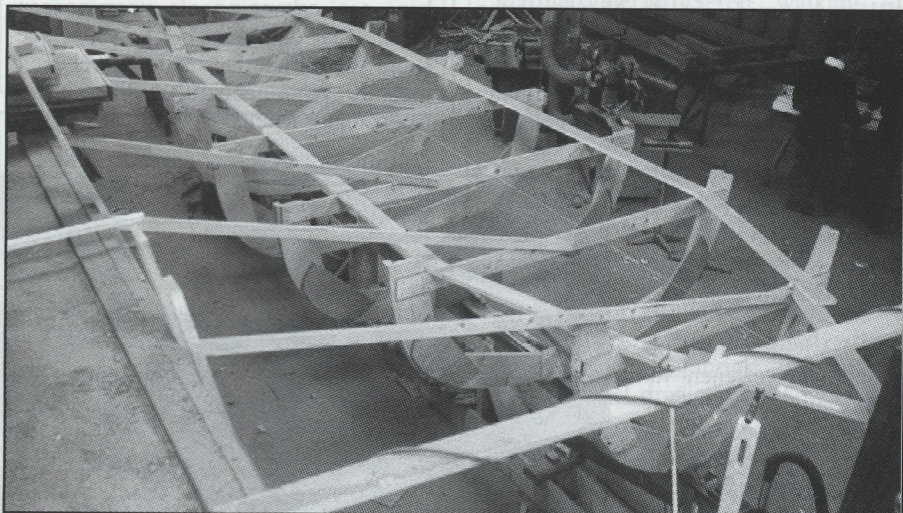
Zet je bij aan de Ronde Tafel

Dit is de derde editie van de rubriek *'De Vissers van de Ronde Tafel'*. De eerste aflevering ging helemaal over de sociale kwestie en verscheen in HVB V/2000. In een tweede deel (HVB VII/2000) kwamen zowaar de vissersvrouwen aan het woord. Vandaag palaberen de Vissers aan hun Ronde Tafel over de (al veel en al lang) aangekondigde hervorming van het Belgische quotasysteem.

Schipper Philippe Godfroid die deze rubriek verzorgt, blijft uiteraard zoeken naar vissers (en andere mensen uit de vissersgemeenschap) die aan deze rubriek willen meewerken. Wie naam, adres, telefoonnummer, desgevallend fax en/of e-mailadres doorgeeft aan HVB (coördinaten onder colofon op p. 3) wordt automatisch een Visser van de Ronde Tafel en krijgt op tijd en stond een vraag toegestuurd waarop hzj vervolgens naar hartelust kan antwoorden. Wat en hoe u het gezegd hebt komt tweemaandelijks in dit blad.

Oostends sloopstimmerbedrijf bouwt nieuwe sloepen voor de Mercator

Het Oostendse sloopstimmerbedrijf Lowyck & Zoon heeft nog de know how in huis om authentieke sloepen te bouwen. Het is een van de zeldzaam geworden bedrijven die veel ervaring hebben met herstelling- en restauratie van houten schepen. Het was dan ook geen toeval dat het de opdracht voor de vervanging van de vier reddingssloepen van de Mercator toegewezen kreeg. Omdat de Mercator, gebouwd op een Schotse werf in 1932, een geklasseerd monument is moeten ook de attributen aan boord hun authenticiteit bewaren. Dat geldt ook voor de vervangingen van de lekke reddingssloepen, waarvan echter geen plannen bestaan. Alain Muller en Guy Laurent, respectievelijk schoonzoon en kleinzoon van de stichter van het sloopstimmerbedrijf Alfons Lowyck & Zoon hebben een van de oude sloepen nauwgezet moeten opmeten en in kaart brengen. De sloepen, 7,20 meter lang, zijn gebouwd met drie houtsoorten. Voor de kiel, voor- en achtersteven werd teak gebruikt, de spanten zijn vervaardigd uit es. De huidbeplanking bestaat uit sipo, een tropische houtsoort uit Afrika. De gebogen planken zijn overnaads gemonteerd en zijn vastgeklonken met roodkoperen klinknagels. De afgewerkte sloep weegt 1.400 kg. De andere sloepen worden een na een gebouwd. De laatste moet in juni 2001 klaar zijn. (gw)



De vernieuwing werkt. Na 1 jaar regeringsdeelname van de VLD voelen we ook in de visserij een nieuwe dynamiek. Guy Verhofstadt en Geert Deman maken er graag werk van.

**DE VERNIEUWING WERKT OOK
IN DE VISSERIJ**

DEMAN voor WEST-VLAANDEREN



Vlaams Visserij Informatiecentrum wil doorgaan tot 2006

IN 1996 WERD het Vlaams Visserij Informatiecentrum vzw (VVIC) opgericht. Het centrum kreeg onderdak in de 'Blosopyramide' in de Nieuwpoortse jachthaven. Daar is ook het Pesca-secretariaat en het Vlaams Visserijcomité gevestigd. Het bestaan en de werking van het VVIC lijkt nog niet in alle geleding van de sector doorge drongen. 'Velen hebben toch reeds de weg en de voordelen ervan ontdekt', zegt voorzitter Manu Desutter.

HET VVIC HEEFT als opdracht het verlenen van informatie inzake subsidiemogelijkheden en steunverlening naar alle bedrijven in de vissector. Het zwaartepunt ligt bij de twee grote communautaire programma's voor de visserij: Pesca en Doelstelling 5b-programma.

De structuurfondsen 2001-2006 bieden nieuwe steunmogelijkheden. Het VVIC heeft al een dossier ingediend waar

door de werking van het informatiecentrum tot 2006 moet worden geprolonged. Het VVIC wil nog meer bereiken: een erkenning als vormingscentrum. Maar dan moet het personeelsbestand verruimen. De raad van beheer is met de personeelsuitbreiding bezig. Coördinator Miet Verhamme heeft nu de

ondersteuning van de twee administratieve krachten. Daar zouden op korte termijn nog twee medewerkers bijkomen.

Werking

Op 16 augustus riep voorzitter Desutter de pers bijeen voor een toelichting bij de werking van het VVIC. Uit het uitgebreid overzicht blijkt dat het centrum op een zeer breed terrein werkzaam is. Zowel bedrijven uit de aanvoer, de toelivering, de veilingen en de verdere commercialisering mochten rekenen op informatie over subsidiëringstellingen. Het VVIC startte daarnaast een campagne om de sector te betrekken bij het uitwerken van nieuwe opleidingsmodules. (gw)



Manu Desutter, voorzitter, en Miet Verhamme, coördinator, geven tekst en uitleg over de werking van het Vlaams Visserij Informatiecentrum. (foto gw)

Het volledige verslag en meer info over de werking zijn te bekomen op het VVIC-secretariaat, Watersportlaan 9, 8620 Nieuwpoort, tel.: 058-24.22.59, fax.: 058-24.22.60.



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

De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

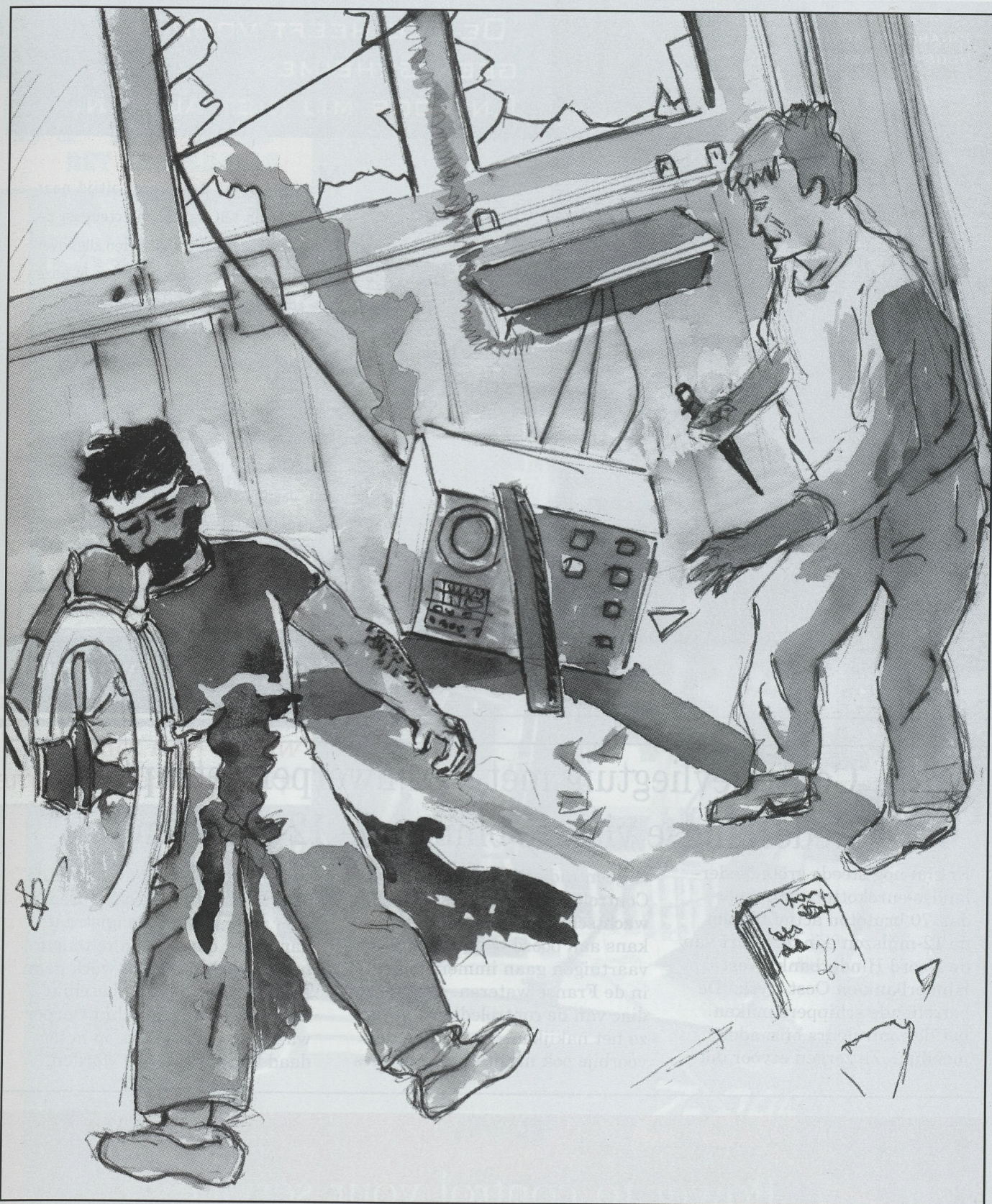
De Slag... is een feuilleton dat maandelijks in HVB vervolgd wordt. © Flor Vandekerckhove, tekeningen Annie Vanhee

XXIII

ROBBE HEEFT DE roeiboort tot naast De Laatste Klauwaert gemanoeuvreerd en samen met Dolf is hij door matroos Willem aan boord geholpen. Zo zwijgzaam als Robbe onderweg geweest is, zo luid gaat het er nu aan toe. *'t Is godver! godver! godver! allemaal jouw schuld!'* Robbe is stilaan bekomen van de hachelijke vlucht uit het slachthuis die Dolf en hij achter de rug hebben. *'Je denkt nu zeker dat! je er iets! van begrijpt?! Dat je me doorhebt?! dat je me kent?! Denk je?! Denk je dat het allemaal! geen geld kost misschien?! Je zou beter! bij ons aan boord komen werken! Zodat ik eens een reis kan thuisblijven! Of Willem! Denk je... Maar neen! In het slachthuis! Uitgerekend nu!'* Op die vlucht, terwijl hij de buitenboordmotor van de boot vakkundig zijn werk heeft laten doen, heeft hij ook de gevolgen ingeschat van het feit dat Dolf hem betrappt had. Dolf heeft immers gezien hoe hij in het slachthuis zijn vuile ding aan het doen was. *'En dat je moeder! geen geld kost?! Eten! Kleren! Kuisprodukten! Godver, in mijn tijd! konden we alleen maar vis! vreten! en kuisten we de boel met puur water!'* Ja, Robbe is weer helemaal de oude, en schreeuwt zijn beledigingen als voorheen. *'Waar denk je dat dat geld vandaan komt!?''* Dolf daarentegen zal nooit meer het kind zijn dat hij vroeger was. De beslissing om in het slachthuis te gaan werken, het aankopen van zijn messen, de schokkende gebeurtenissen

tijdens zijn eerste werkdag, maken dat hij uit de kindertijd recht in de wereld van de volwassenen gecatapulteerd wordt. Jarenlange onmacht en opgekroppte frustraties kristalliseren zich in dat ene moment. Witgloeiend van woede zit hij op het dek. *'Luijaards! Leeglopers!'* Hij kijkt, voor het eerst sinds vele jaren, Robbe recht in de ogen terwijl deze zijn tirade afsteekt en voelt voor het eerst in zijn leven hoe de razernij van het mannetjesdier zich van hem meester maakt. En nog beseft Robbe niet wat hem te wachten staat. *'Denk je dat het geld! op mijn rug! groeit?!'* Hetgeen eerst nog te beheersen had kunnen zijn, neemt in het lichaam van Dolf gaandeweg onoverkomelijke proporties aan. Zijn hand ligt op een van de vele slagersmessen die hij nog steeds bij zich heeft. Hij ziet Robbe in een waas voor hem staan, binnen handbereik, hij kijkt gebiologeerd naar de mond van de man die hij zijn vader noemt en is inmiddels zo kwaad geworden dat hij diens mond wel ziet bewegen, maar niet hoort welke klanken eruit komen. Willem, de matroos, ziet dat het dit keer tussen die twee echt wel de verkeerde kant uitgaat, maar heeft de energie niet om zich te verzetten tegen de gebeurtenissen die overduidelijk en onvermijdelijk komen. Hij ziet hoe Robbe almaar wilder tekeer gaat (*'Mislukte visser! Mislukte wielrenner! Mislukt kind! Wat heb je eigenlijk al gedaan! in je leven?! Toen ik jouw leeftijd was...'*) en Willem blijft besluiteloos toekijken hoe Dolf stilaan op kooktemperatuur komt. En dan gebeurt het. In een ruk

veert Dolf recht en vooraleer een van de drie goed beseft wat er gebeurt heeft Dolf een mes getrokken en het in de borstkas van Robbe gestoken. Het mes zit tot het heft tussen de ribben van de schipper geplant, recht in het hart. Robbe maakt zijn zin niet af, hij reutelt kort, kijkt verrast met wijdopengesperde ogen naar zijn borstkas en zijn stem stokt voor altijd terwijl hij halverwege de verwensing neerzijgt. De schipper van De Laatste Klauwaert ligt levenloos op het dek. Pas dan trekt Dolf het mes uit de hevig bloedende wonde. In de daaropvolgende ogenblikken is het vreemd genoeg Willem die het initiatief in handen neemt. Zo passief als hij al die jaren ervoor geweest is, zo actief wordt hij nu. Maar hij doet het zonder dat daarbij emoties te zien zijn. Met een uitgestreken gezicht haalt hij het geld uit de schuilplaats waar Robbe het altijd verborgen hield. Een plasticzak met bankbiljetten. Vele honderdduizenden franken, het bloedgeld van veel karwijen die Robbe in opdracht van Jan uitgevoerd heeft. Hij geeft het pak aan Dolf die er maar een beetje verweesd bijstaat en leidt de jongen naar de roeiboort die nog steeds naast het schip ligt te dobberen. Aan boord van het bootje trekt Dolf werktuigelijk, bijna instinctmatig, de buitenboordmotor op gang. Hij vaart van het schip weg en ziet hoe Willem vaag naar hem ten afscheid zwaait. Terwijl het schip en de roeiboort zich verder van elkaar verwijderen, doet Willem wat hij denkt te moeten doen. In het ruim zet hij de zee-waterkraan open. Hij keert terug



naar het dek en verzwaart het lijk van Robbe door er kettingen om te winden. Kwestie van het zolang mogelijk onder water te houden en de kabeljauwen hun werk te laten doen. Tegen dat de resten gevonden worden zal het nog maar moeilijk uit te maken zijn hoe de schipper om het leven gekomen is. Nadat hij die noodzakelijke wer-

ken uitgevoerd heeft, gaat Willem weer tegen de reling leunen en vervalt in zijn passiviteit. Hij heeft gedaan wat hij moest doen, hij heeft zijn kind, zijn eigen bloed, gered. Eindelijk heeft hij gedaan wat hij al veel langer geleden had moeten doen, hij heeft zich gedragen als wie hij werkelijk is: Dolfs vader.

Hij ziet hoe de jongen nu bijna het strand bereikt heeft en denkt aan de woorden van Christus: alles is volbracht. Hij hoort hoe het water wild en gretig bezit neemt van het ruim en steekt een sigaret op. Het is zijn laatste en hij geniet voor het eerst sinds lang weer met volle teugen van de nicotine. (Vervolgt)

FINANCIËEL ADVIES
VOOR DE VISSERIJ



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

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

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

<http://www.kbc.be>



We hebben het voor u.

Controlevliegtuig met schijnwerper betrappt Nederlandse vissers binnen de 12-mijlszone

Er zijn nog steeds grote Nederlandse eurokotters van meer dan 70 brutoton actief binnen de 12-mijlszone in de buurt van de Noord Hinderbank, West Hinderbank en Oost Dyck. De betreffende schippers maken het de controleurs bijzonder moeilijk. Ze zorgen ervoor dat

er geen radiocontact mogelijk is. Controleurs van het visserijwachtschip krijgen ook niet de kans aan boord te geraken. De vaartuigen gaan immers lopen tot in de Franse wateren. Ook de zodiac van de controledienst geven ze het nakijken. Er werden de voorbije ook nachtelijke controles

vanuit de lucht uitgevoerd in de buurt van de Oost Dyck. Een keer zelfs met een magistraat aan boord om de man te tonen hoe de Nederlanders tewerk gaan. Het controlevliegtuig beschikt nu over een sterke schijnwerper waardoor overtreders op heterdaad betrappt kunnen worden.

Power to control your service
ABB Marine & Turbochargers



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