

HVB

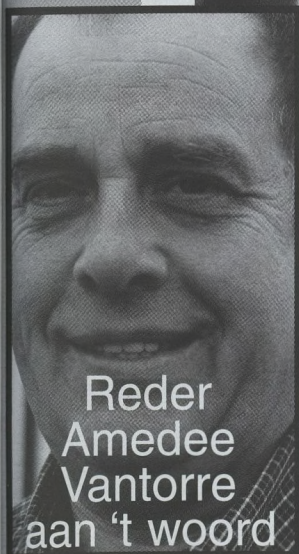
68 VVB

HET VISSERIJBLAD

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

DOSSIER

Nederlandse
vissersvloot is
de jongste
twee jaar nog
gegroeid



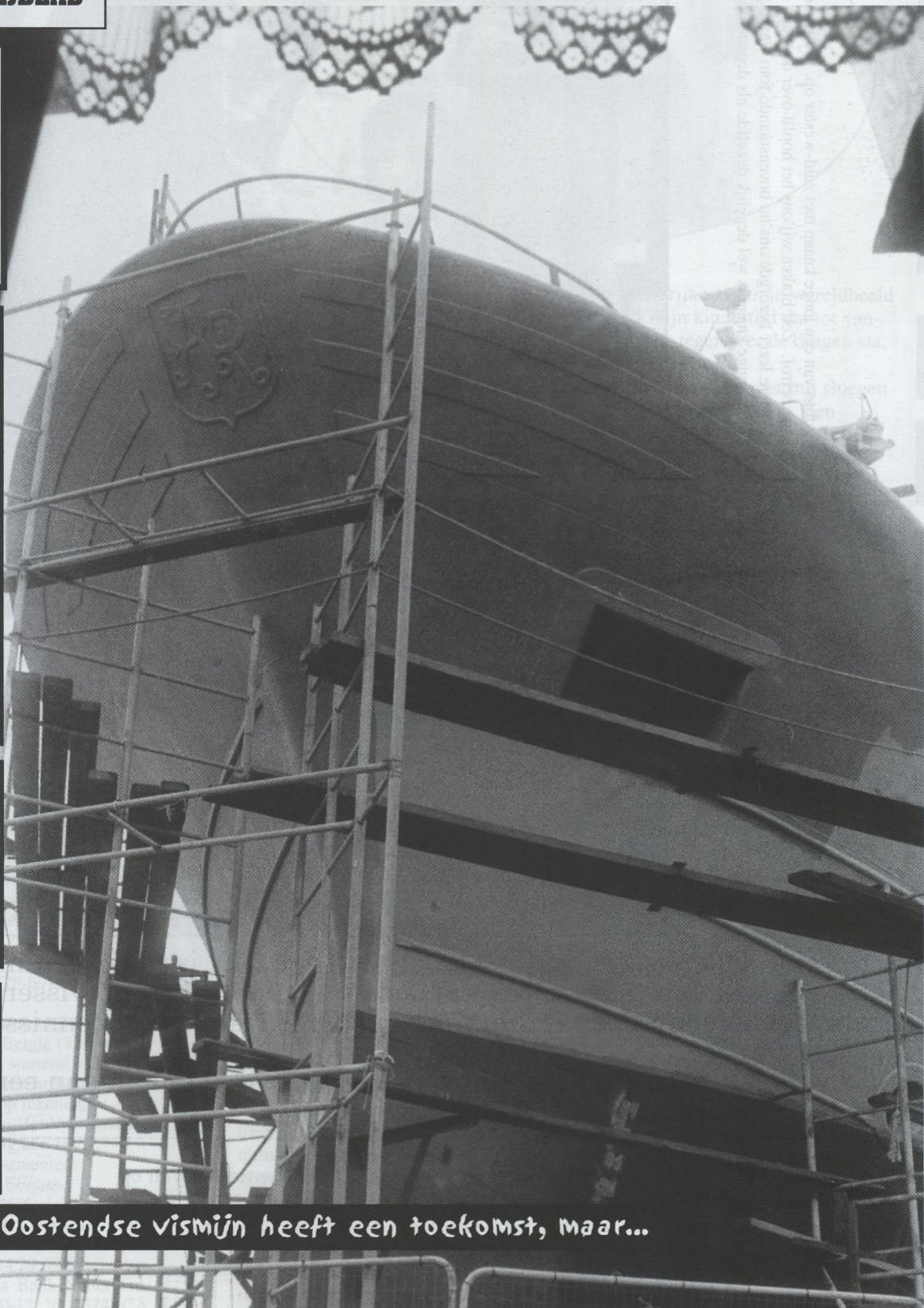
Reder
Amedee
Vantorre
aan 't woord

Sectortop
neemt HVB
onder vuur!
De vraag is:
waarom?



O.554 Actief!

De doorlichting: Oostendse vismijn heeft een toekomst, maar...



Enkele maanden geleden plaatsten we op deze bladzijde een foto van een jonge knaap met zuid-wester op. De persoon die ons de foto in bruikleen gegeven had wist ons te vertellen dat het 'de' koning betrof. Zelf braken wij ons het hoofd over de vraag of het dan Albert II was of wijlen Boudewijn. Blijkt dat het Boudewijn is, want een andere lezer bezorgde ons nu bovenstaande foto waarbij geschreven werd: 'Henri Baels (rechts) en de jonge prins Boudewijn aan de kust'. En die jonge knaap is wel degelijk dezelfde als degene op de foto die we in HVB van december 2000 afdrukten.



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 68 jaar het geval.

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

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB 68

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 Zet-
duivel, Philippe Godfroid, Norbert
Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank
Neyts, Jef Klausing, Willem Lans-
zweert, Marc Loy, L.K. Merate, Flor
Vandekerckhove (redactie), Annie
Vanhee (tekeningen), Willy Versluys
(directie), E. Volk, 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,

p.a. H. Baelskaai 12 / 1ste verdieping
B-8400 Oostende

Tel. en fax: 059/32 55 59

E-mail:

hetvisserijblad@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 schrif-
telijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

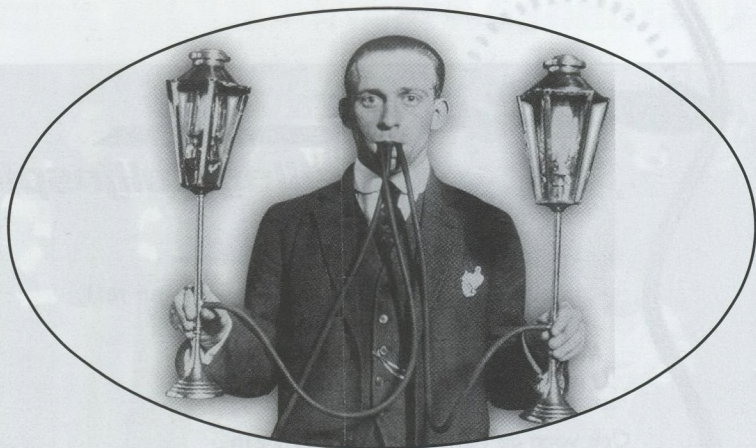
* Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- bef op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

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 [Fortis Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto Guido Walters

Twee geven meer licht dan één



HET IS VREEMD hoe ogenschijnlijk totaal onbelangrijke zaken je wereldbeeld mee bepalen. Zo is er dat flauwe raadseltje uit mijn kindertijd dat tot vandaag z'n invloed uitoefent op de manier waarop ik tegenover de dingen sta. Het raadseltje luidt zo: 'Wat is er sterker dan een leeuw?'

Ik brak me destijds het hoofd over het antwoord, en samen met mij sloegen alle collega-straatjongens aan het raden. Is het een panter? Neen. Een hyena, een olifant, een buffel, een krokodiel? Het antwoord was telkens negatief, want de leeuw, dat is de heerser der aarde, het sterkste beest, de koning van het dierenrijk. Sterker dan de leeuw? Dat is wel moeilijk te raden. Toch volhardde de vraagsteller: iets is wel degelijk sterker dan de leeuw. Wij, straatjongens, gingen dus verder met raden: een arend, een buffel, een wolf, een stier... Pas nadat we zo ongeveer het hele dierenrijk de revue hadden laten passeren kregen we —eindelijk, eindelijk! — het antwoord. Dat was zo voor de hand liggend dat we het nooit zelf hadden kunnen bedenken. Het antwoord op de vraag wat er sterker is dan een leeuw blijkt doodsimpel te zijn en het luidt: twee leeuwen!

Het raadseltje komt me telkens weer voor de geest als ik ergens een crisissituatie moet verslaan. Het valt me daarbij op dat degenen die verondersteld worden te antwoorden op de crisissituatie er alles aan doen om de zaak binnenskamers te houden. Dat is zeker het geval in de visserij, waar blijkbaar méér energie gestoken wordt in het toedekken van de potjes dan in het oplossen van de problemen. (De kwestie van het al te vele jaren aanslepen-
de opstellen van een nieuwe sociaal statuut van de vissers is er een triest voorbeeld van.) Verstandig is dat niet, dat toedekken. Is het immers niet evident dat degenen die aan de touwtjes trekken de crisis *niet* zullen / kunnen / willen oplossen? Zijn zij immers niet de mannen die al jaren aan de touwtjes trekken en is hun touwtjetrok dan niet mee oorzaak van de crisis? Het is een vreemd schouwspel dat je daar dan ziet. Het is te vergelijken met die man die in de gracht sukkelt en er probeert weer uit te geraken door aan zijn eigen haar te trekken... terwijl hij de mensen die aan de graskant staan en hem eruit willen helpen voor 'gefrustreerd' uitscheldt. Zien we daar dan geen triest spektakel dat tot mislukken gedoemd is?


Vandaar dat we blij moeten zijn wanneer zich nieuwe spelers op het socio-economische toneel aandienen. Tot grote ergernis van de touwtrekkers in de sector uiten wij in HVB telkens onze vreugde als we zien dat er in de vissersgemeenschap nieuwe organisaties ontstaan. We hebben dat gedaan toen de kustvissers zich apart gingen organiseren, we waren enthousiast toen de vissersvrouwen van zich lieten horen en we zijn ook nu weer aangenaam verrast door het initiatief van enkele varende vissers om zelf te beginnen nadenken over hun situatie... en er concreet iets aan te doen.

Want het is in de visserij zoals het in de rest van deze autoritaire economie is: naar de mening van negen tienden van de betrokkenen wordt nauwelijks geluisterd. Negen tienden... het is een pak creativiteit, know how, engagement, ervaring en praktische wetenschap dat ongebruikt blijft liggen.

Alleen als we erin slagen dat reservoir aan te boren is er een kans dat de visserij van haar zware val weer opstaat.

Dat althans is de mening van...

de man op de kaai



Visveiling Colijnsplaat

Kleine en eurokotters zijn voor ons een feit,
zeker als het gaat om kwaliteit.
Maar het is ook voor u nog niet te laat.
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!



Telefoon: 0031 113 695 383, Telefax: 0031 113 695 229.
Gsm Nelly: 0031 653 789 585, Gsm Erik: 0031 622 237 432.



BBL E-BANKING

KLIK U VRIJ

ABC-motoren voor Z.60 en Z.47

Bij Van der Werff & Visser in het Friese Irnsum werd de ABC-motor van het type 8DZC geplaatst in de machinekamer van de Z.60 Blue Angel die er in aanbouw is. Ook de 28 ton wegende gecombineerde tientrommellier voor boomkor- en twinrivissierij van Brusselle is intussen geïnstalleerd. Het nieuwe vaartuig van de rederij Shamrock Beheer komt op het einde van mei in de vaart.

Op de Z.47 De Marie Louise van de gelijknamige Zeebrugse rederij werd de ABC-hoofdmotor in bij Padmos in Stelendam vervangen door een nieuwe van de Gentse motorenfabriek. Tevens werden twee nieuwe Mitsubishi-hulpmotoren geplaatst en de keerkoppeling gereiseerd

Schipper James Law procedeerde niet tegen Rederij Dolfijn (Z.48)

In het vorige HVB-nummer motiveerde schipper James Law zijn beslissing om de visserij te verlaten. In de bijdrage onder de titel: 'Rechter eist besomming terug van de schipper' wordt misschien de indruk gewekt dat de schipper in een gerechtelijke procedure verwickeld is met de NV Rederij Dolfijn uit Knokke-Heist. Zaakvoerster mevrouw Witgeers laat opmerken dat James Law in 1998 niet meer op de Z.48 aangemonsterd was. De overtredingen waarvoor de schipper veroordeeld werd gebeurden op een ander vaartuig.

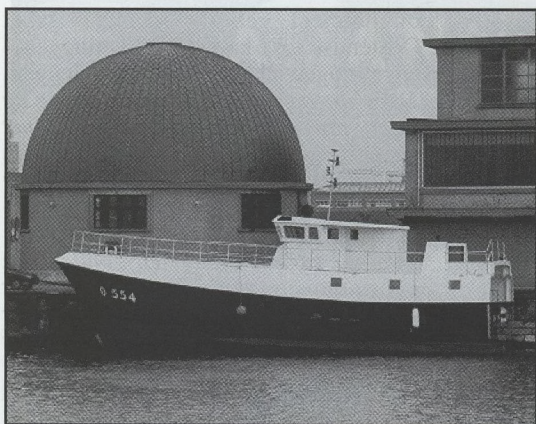
Eerste verkoop O.231 ten voordele van De Bolle

Woensdag 28 februari werd een eerste vistransport van de nieuwe O.231 Den Hoope in Oostende op de veiling gebracht. De reders Hennaert boden een partij vis waarvan de opbrengst bestemd was voor het opvangtehuis De Bolle. De verkoop per opbod van 76 kilogram vis bracht 32.840 frank op.

Viscontainer van O.231 verzegeld in Birkenhead

Een container vis uit de Ierse Zee van de O.231 Den Hoope die vanuit de Schotse haven Birkenhead op transport ging naar Oostende werd door de Britse autoriteiten verzegeld. De Belgische inspectiedienst kreeg de opdracht om de aanvoer te vergelijken met de gegevens uit het logboek. Bij de controle in Oostende werd beslag gelegd op 1.500 kg tong. De opbrengst van de in beslag genomen vis ging naar de consignatiekas van de Belgische Staat in afwachting van de verdere afhandeling van de zaak. Reder Hennaert is over het voorval niet te spreken: *'Ik begrijp nog altijd niet waarom wij die partij tong niet eigen rekening mochten veilen. Ons gaan ze in elk geval niet meer zien in Belgische vismijnen.'*

O.554 Godelieve actief



Vrijdag 23 maart werd de eerste vangst van de nieuwe warrelnetvisser O.554 Godelieve van de gebroeders Jean-Pierre, Jean-Marie en Jean-Marc Damman (Damco-Marine BVBA) uit Rekkem geveild in Oostende. De achtdaagse maidentrip op het westelijk Kanaal leverde een vangst van 3.337 kg op, goed voor een eerste besomming van 862.000 frank.

Reder Jean-Pierre Damman vond het eerste resultaat bevredigend, maar verwacht beter. *"We moesten werken in moeilijke weersomstandigheden. Bovendien is de West voor ons een onbekende visgrond. We moeten er nog wat ervaring opdoen. Toch geloof ik dat wij in gunstiger omstandigheden met meer vis naar huis komen."*

Foto links: de O 554 voor het 'Sprotkost' van Oostende. Foto boven: de bemanning van de O.554, Jean-Pierre, Jean-Marie Damman, Gordon Belpaeme, Jean-Pierre Haynré, Manuel Widehem en Reinhold Venel, hurken voor de leden van het vismijn- en OVA-bestuur, schepen Miroir en vishandelaar Joël Vandenbroucke. (foto gw)

De eigenaars boden drie loten aan die per Amerikaans opbod verkocht werden ten voordele van het liefdadigheidsfonds 't Zal wel Gaan. Vishandelaar Roland Baillieul kocht de partijtjes tong en kabeljauw, terwijl de Joël Vandenbroucke van de BVBA Simons-Decru een lot zeebaars inpikte. De verkoop bracht 22.600 frank bijeen voor de liefdadigheidskas van de aalmoezenier.

Polyesterboot

De 21 meter lange warrelnetvisser O.554 werd gebouwd in een speciale

mal die einde '99 in de nieuwe constructiehal van SKB aan de Oostendse Zwaaihoek werd geconstrueerd. Door allerlei verwickelingen liep de bouw maanden vertraging op. De O.554 is uitgerust met een Deens HLT-powerbloc en een motor Caterpillar van 410 pk. Het vistuig bestaat uit kilometerlange netten die uitgezet worden. De bemanning van de O.554 bestaat uit Jean-Pierre en Jean-Marie Damman, de Oostendenaar Gordon Belpaeme en Jean-Pierre Haynré, Manuel Widehem en Reinhold Venel uit Boulogne.

Voor de Belgische-Franse bemanning heeft Jean-Pierre Damman een uitleg verklaring. *"We hebben het geprobeerd met een paar Belgische vissers, maar dat viel tegen. Uiteindelijk vonden we geen vervangers. Onze visserijtechniek is hier niet bekend en jonge vissers staan er zeer terughoudend tegenover. Ze weten niet eens dat het werk minder zwaar is dan aan boord van een boomkorvaartuig. 's Nachts hebben ze zelfs een normale nachtrust. Ze hoeven geen wacht te lopen. Dan doen mijn broer en ikzelf. Omdat we echt niemand vonden hebben we beroep gedaan op een paar Franse vissers die nog bij ons werkten op ons vorig vaartuig dat vanuit Boulogne viste."*

De Godelieve draagt het nummer van de gewezen Zeebrugse garnaalkotter Z.554 Nadia (260 pk) van Stefan Knudde (vaart nu als YE.137 Wilhelmina van Zeevisserijbedrijf A. Sinke uit Yerseke). Rederij Damco-Marine beschikte ook over de licentie van de N.555 Valentino (150 pk). Door samenvoeging van beide licentie beschikten de gebroeders Damman over voldoende vermogen voor hun nieuwe vaartuig. (gw)

Z.483 Jasmine gaat te water



Als alles meezit glijdt het casco van de nieuwe Z.483 Jasmine op dinsdag 24 april te water in Zeebrugge. Het vaartuig dat bij De Graeve in de steigers staat is bestemd voor Rederij Nathalie. Eenmaal afgewerkt zal de Heistse reder Danny Vlietinck het nieuwe vaartuig voeren. (foto gw, zie ook de omslagfoto.)

Freddy Pollet lichtte de Oostendse vismijn door

Oostendse vismijn na de zomer autonoom bedrijf

“Zonder blijvende overheidssteun of innovatief omschakelen en uitbreiden van de taken van de veiling, zal op louter economische basis ruim de helft van de veilingen gedoemd zijn om op middellange termijn te verdwijnen.” Deze zinsnede uit de audit over de Oostendse vismijn is ook van toepassing op de Oostendse vismijn.

DE OOSTENDSE VISMIJN is een van de 500 Europese visveilingen, waarvan de meeste overheids- of semi-overheids geleid worden. Ze voeren een onderlinge concurrentieslag om in een geglobaliseerde markt te kunnen overleven. Hierbij worden alle middelen aangewend. De Oostendse vismijn heeft onlangs de tarieven van de aangerekende kosten aangepast om een aantal verloren aanvoerders terug te winnen. Maar ook andere vismijnen doen dat, waardoor de ingreep bijna alle effect verliest.

“Hierdoor ontstaan situaties waarbij visveilingen, die in een normaal economische concurrentie-omgeving reeds lang failliet zouden zijn, toch overleven en een gezonde sanering van de sector onmogelijk maken”, lezen we in de audit ofte doorlichting. Dat slaat eveneens op Oostende waar de stad de voorbije tien jaar al meer dan 200 miljoen frank in de infrastructuur pompte. Schepen Yves Miroir, bevoegd voor de vissershaven, voegt eraan toe dat de vismijnexploitatie jaarlijks 50 miljoen frank kost aan de stadskas. *“Wij willen die schuldenlast op korte termijn wegwerken. In plaats van ieder jaar opnieuw het verlies aan te zuiveren zullen we het geld ter beschikking stellen voor de kapitaalvorming van een autonoom bedrijf. We gaan ervan uit dat een zelfstandig vismijnbedrijf met een startkapitaal van 250 miljoen frank na vijf jaar selfsupporting moet zijn. Een kentering moet na het eerste jaar al merkbaar zijn”,* zegt de Oostendse SP-schepen.

Strategie

“De meeste Europese visveilingen hebben zware investeringen gedaan voor de verbetering van de hygiëne en de koeling, maar op het niveau van managementstructuur, commercieel beleid en

het scheppen van meerwaarden werd weinig gerealiseerd”, luidt het in de audit. Schepen Miroir kan dit alleen maar beamen. *“Een overheidsinstelling heeft nu eenmaal niet de mensen en de mogelijkheden om een dynamisch en commercieel beleid te voeren”.* Als voorbeeld neemt de schepen de verlaging van de vismijntarieven van 7,15 procent naar 6 procent. *“Alle beslissingen moeten door de administratie en uiteindelijk ook langs de gemeenteraad passeren. Die beslissing heeft twee maanden gevegd. Bij een commercieel bedrijf kan het management dat in een paar uren regelen.”*

De bevoorrading en de afvoer van de Oostendse vismijn kan langs vele kanalen: via de zee, de weg, het spoor en de

commercieel gebruik van het label “Oostendse vis” kan als marketinggegeven extragewicht in de schaal leggen. *“Door goede initiatieven moeten we de omzet van de vismijn opdrijven met enkele honderden miljoenen. Er zijn opportuniteiten waarop een zelfstandig vismijnbedrijf kan inspelen”,* zegt schepen Miroir. *“Zonder eenheid van visie, zonder strategisch plan en zonder één eindverantwoordelijke instantie ontstaat geen doelgericht actieplan. De cijfers over de trouwheid van de aanvoerders aan Oostende, minder dan 50 procent, spreken voor zich”,* argumenteert Freddy Pollet, die als potentieel kandidaat voor de functie van gedelegeerd-bestuurder van het autonoom vismijnbedrijf wordt genoemd.

Groentenmarkt

Het voorstel tot oprichting van het Autonoom Gemeentelijk Vismijnbedrijf en de goedkeuring van de statuten wordt deze maand aan de gemeenteraadsleden voorgelegd. In overeenstemming met de wettelijke bepalingen zullen alle fracties van de gemeenteraad een uitgebreide raad van bestuur bevolken. De werkelijke leiding komt in handen van een vijfkoppig directiecomité dat zal bestaan uit mensen van de sector (OVA, Vislossersbond Van Waes, NV Pakhuizen en een vertegenwoordiger van de reders, de handel, de visverwerking en de toeleveringsbedrijven). Havenkapitein-vismijn-directeur Vermandel kan daar als ambtenaar niet in zeten. Mogelijks krijgt hij een PR-functie.

Het stadspersoneel zal na een overgangsfase van twee jaar een keuze moeten maken of het al dan niet overstapt in de commerciële structuur. Het gaat om negen effectieven die voltijds in de vismijn werken en vier administratieve krachten.

Net als het AG Haven zal ook het AG Vismijn dochterondernemingen kunnen oprichten. Er wordt al gedacht aan een vennootschap die een groentenmarkt kan opzetten in de aanvoerhal op de dagen dat er geen visaanvoer is. Daarop

zou de kleinhandel zich kunnen bevoorraden en wordt de overcapaciteit aan ruimte beter benut.

Het inschakelen van de Oostende in een netwerk van, bij voorkeur niet te ver afgelegen, veilingen is noodzakelijk om uit te groeien tot een regionale verdeelmarkt voor verse vis en voedingsproducten is alvast een van de besluiten van de audit die door het schepencollege onder voorbehoud werd aanvaard. (gw)



Schepen Yves Miroir behartigt de komende zes jaar de visserijaangelegenheden in Oostende. (foto gw)

luchthaven. Dat opent mogelijkheden voor buitenlandse import, van verse, maar vooral van diepvriesvis. De visgroothandel importeert al een breed assortiment exotische vissoorten. Dat is ook de verklaring voor de groeiende activiteit in de Brusselse regio die nu al instaat voor 35 procent van de toegevoegde waarde en de tewerkstelling in de vissector. Ook hier kan Oostende een stukje verloren terrein terugwinnen. Het

Amandine-museumschip verrast



Er grepen al enkele merkwaardige ontmoetingen plaats bij de Amadine. Gewezen IJslandschippers kwamen er om hun foto te laten nemen voor de portretgalerij. We herkennen Laurent Fontaine (O.86 Edison), André en Marcel Verleene (O.217 André-Marcel) en Roland Tratsaert (O.294 Van Orley). Nog merkwaardiger was de ontmoeting tijdens de opening van het museumschip (zie foto rechts). De cineast Armand Van Coppenolle en zijn echtgenote maakten in de jaren vijftig documentaire films voor de BRT en de RTBF over de IJslandvisserij en de visserij in de Barentssee tijdens vier reizen met *O.81 John*, gevoerd door wijlen Berten Ricx, die nu ook in video in het museumschip te zien zijn. De nu 72-jarige Brusselse cineast zag na 42 jaar drie bemanningsleden uit die tijd terug. Ronald Nierynck en Georges Sanders waren toen matroos, Eddy Vermeylen was scheepsjongen. Vanzelfsprekend dat er herinneringen en anekdotes vanonder het stof werden gehaald. (foto gw)



LOF ALOM VOOR de definitieve inrichting van het memorial voor "d'Ostensjhe Ieslandvisjherie" in en rond de ex-O.129 *Amandine* dat vorige week officieel openging. Drie jaar lang hebben tientallen VDAB-cursisten aan het project meegewerkt. Kosten noch moeite werden gespaard om dit resultaat te bereiken. De site rond de betonnen kuip van de laatste IJslander zal ongetwijfeld de trekpleister worden voor het komende toeristische seizoen. Binnenin werd een sfeer gecreëerd, weliswaar een fraaier beeld tonend dan de toestand op de IJslander in werkelijkheid was. Maar met enige verbeelding moet toch wel iets van de werkelijkheid doordringen. Met viertalige teksten, interactieve presentaties, educatieve video's en veel foto's wordt de Oostendse IJslandvisserij in beeld gebracht. In het gekoelde visruim ligt bijna echte kabeljauw en een visgeur, de machinekamer ruikt naar stookolie en vooral de naar levende modellen geboetseerde bemanningsleden zijn klonen van ondertussen wat ouder geworden levende wezens. Wie het allemaal met eigen zintuigen wil waarnemen kan elke dag vanaf 10 uur (maandag vanaf 14 uur) op de Oostendse Visserskaai terecht. (Foto's gw)

Vlaamse Visserij Coöperatie in nieuwe vestiging



Vier jaar na de oprichting van de Vlaamse Visserij Coöperatie (VVC) nam de samenaankooporganisatie van de Vlaamse reders haar intrek in de nieuwe vestiging aan de Kottestraat in het Zeebrugse visserijpark. Op de duizend vierkante meter nuttige oppervlakte is een groot assortiment van benodigheden voorhanden. Heel wat coöperanten en genodigden kwamen een kijkje nemen in het complex dat een afzonderlijk kabel-, nettenmagazijn, een opslagplaats voor scheepselectronica, kantoorruimte, vergaderzaal en winkel omvat. Voor het dagelijks bestuur was de openingsreceptie een goede reden om het glas te heffen op de mooie realisatie. Op de foto: Brenda Uyterwulghe, verantwoordelijk voor de administratie, financiële en personeelsaangelegenheden omringd door voorzitter Willy Versluys en ondervoorzitter Bart Schiltz. De coöperatieve stelt zes mensen tewerk in Zeebrugge en drie in de Oostendse vestiging. (foto's gw)

Reder Amedee Vantorre heeft zo zijn bedenkingen bij de klachten van onze vissers

'Hoe meer men heeft, hoe meer men klaagt.'

WIE ZIJN HUIS 'Golvenzang' noemt, moet wel iemand zijn die van de zee houdt. Dat is zowat de eerste gedachte die bij me opkomt als ik de wagen parkeer voor de Zeebrugse woonst van Amedee Vantorre, reder van de Z 78 'Vertrouwen'.

Daar, op de wijk Mole, in de nabijheid van een pleintje waarop een enorm groot antiek anker ligt, op een boogschuit van de Zeebrugse vismijn, en met het geluid van de branding op de achtergrond, vertelt Amedee Vantorre (56) honderduit over de visserij waarvan hij denkt dat ze binnenkort alleen nog maar folklore zal zijn, wegens niet opgewassen tegen de moderne tijden..

ER MOET AMEDEE Vantorre iets van het hart: *'Ik ben een trouw lezer van HVB. Ik hou van dat blad en ik hou van heel de visserij. Maar ik ervaar dat de bemanningen hoe langer hoe meer gaan klagen. Ze doen dat niet alleen meer op de kaai of tussen pot en pint, maar ook in HVB. Wie dat leest moet wel denken dat de reders allemaal gangsters zijn. Op die manier krijg je een verkeerd beeld van de visserij. Volgens mij is en*

blijft dat een mooi beroep en er zijn heus heel wat reders die het goed menen met hun schip, hun mannen en met de visserij.'

Over goeie en slechte reders

Vantorre heeft een duidelijk beeld over wat een goede reder moet zijn: *'Ik zal je eerst zeggen hoe je als reder de zaak*

kunt verknoeien. Zo kan ik je het verhaal vertellen van dat schip dat binnen-gelopen was en ook alweer vertrokken... en de reder had het schip niet eens gezien. Of het verhaal van die andere reder die naar de kaai kwam en aan een voorbijganger vroeg of zijn schip intussen ook alweer weg was. Die categorie reders bestaat en het is waar dat ze het imago van de visserij schaden. Maar er zijn uiteraard ook andere en dat noem ik dan de goeie. Dat zijn reders die daadwerkelijk betrokken bij schip en bemanning. Ze leven mee, niet alleen met woorden, want dat is al te gemakkelijk, maar ook met daden. Als ons schip in de haven ligt, dan moet een reder bij zijn mannen aan boord zijn, van 's morgens tot 's avonds.'

Tot hertoe is dit alles een beetje vaag, en we vragen Amedee dan ook om een concreet voorbeeld te geven. *'Bijvoorbeeld. Ik heb geen schrik om weer eens mee in zee te gaan als het moet. Ik mag dan 56 zijn en last hebben van de suikerziekte, als het moet, dan ben ik van de partij. Dat is onlangs nog gebeurd. Ik had geconstateerd dat mijn schip twee reizen na elkaar kleinere besommingen maakte dan dat van een collega dat tijdens dezelfde periode op dezelfde visgronden gejaagd had. Voor sommige reders zou dat al genoeg geweest zijn om de schipper te ontslaan, maar ik doe dat niet, ook al omdat de schipper in kwestie al meer dan twintig jaar voor mij werkt. Wat heb ik dus gedaan? Ik ben de volgende reis mee aan boord gegaan en ik heb het probleem opgezocht en... gevonden. En sindsdien zijn de vangsten weer wat ze moeten zijn. Dat is wat een goede reder moet doen. Maar daarvoor moet je natuurlijk weten waarover het gaat en er zijn vandaag al te veel reders die nauwelijks in zee durven te gaan. En wat is dan het gevolg? De bemanning van zo'n schip zal niet hetzelfde vertrouwen hebben in de reder als de mannen die bij mij varen. Die mannen gaan natuurlijk zuchten en klagen en zo kom je tot een situatie waarin de ontevredenheid de bovenhand krijgt.'*

Klare afspraken maken

Dat Amedee een goede reder is, spreken wij niet tegen. Evenmin voelen we er behoefte voor om te weerleggen dat er veel goeie reders rondlopen, maar is het de dag van vandaag nog normaal te noemen dat een mens afhankelijk is van het toeval dat hem bij een goeie of een slechte werkgever terecht brengt? Ik haal het voorbeeld aan van schipper James Law die door de rechtbank veroor-

Amedee Vantorre (°1945), is de zoon van Henri, bijgenaamd Fieste. Moeder baart elf kinderen waarvan er acht in leven blijven. Vader was matroos en zijn nageslacht is al evenmin uit de visserij weg te denken. Richard en Jozef voeren dan wel ter lange omvaart, maar voor de rest is het allemaal zeevisserij wat de klok slaat. Amedees oudste zuster, Christiane, is getrouwd met de reder van de Z 189 en zus Lisette deelt het leven van reder Savels van de Z 76 Zearend. Broer Achiël heeft ter zeevisserij gevaren, Roger werkt nu bij de baggerboten, maar komt uit de visserij en Freddy vaart nog steeds ter zeevisserij. Deze laatste twee hebben ook nog, samen met een derde, de Z 506 uitgereed. Amedee gaat voor het eerst aan boord als hij vijftien is, in 1960. In 1965 wordt hij schipper en het daaropvolgende jaar verwerft hij, samen met zijn schoonvader Emile Dobbelaere, zijn eerste schip. Dat is de kleine Z 775 Zinnia. In 1967 koopt hij de O 176 Romeo (van reder Viaene) en bouwt hij het schip om tot boomkorvaartuig. Nadat hij dat schip, in 1979, verkocht heeft aan zijn schoonbroer Robert Savels, verwerft hij de Z 98 'Op hoop van zegen'. In 1983 gaat dat schip naar een andere schoonbroer (Stanley Vantorre). In 1984 legt Amedee Vantorre de Z 78 waarop hij zelf nog vele jaren meevaart (tot in 1991). Tot vandaag reedt hij dat schip uit.



deeld werd om 440.000 frank besomingsgeld terug te geven aan de staat; besomming die deze schipper uiteraard nooit zelf gezien heeft, maar zijn reder wèl. Amedee Vantorre: 'Dat is een kwestie van afspraken. Bijvoorbeeld: de wet verbiedt het gebruik van een binnenkuil. Een praktijk die evenwel zeer breed verspreid is in de visserij. Als een reder tot zijn schipper zegt: "Je mag een binnenkuil gebruiken, maar je moet zorgen dat je daar niet mee betrappt wordt", dan moet die schipper daar zijn conclusies uit trekken. Hij weet dan toch dat hij heel voorzichtig zal moeten zijn, want hij mag er haast zeker van uitgaan dat hij met de boete blijft zitten als hij betrappt wordt. De ene schipper zal daar dan heel goed op letten en hij zal bijvoorbeeld de binnenkuil verwijderen als het een beetje goed weer wordt, de andere zal met die binnenkuil blijven doorvissen, zelfs als het windstil is. Welnu: die tweede, onvoorzichtige schipper loopt veel meer kans om met een boete naar huis te komen dan die eerste die zeer zorgzaam te werk gaat. De reder weet dat natuurlijk ook en er is veel kans dat hij de boete van de eerste schipper voor zijn rekening neemt, terwijl de tweede schipper voor zijn fout zelf zal mogen opdraaien.'

De visserij loopt leeg

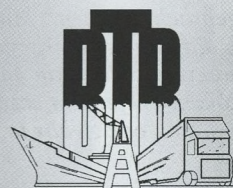
Laat het duidelijk zijn. Amedee Vantorre is visser gebleven in hart en nieren. Het is met pijn in het hart dat hij de jongste ontwikkelingen bekijkt: 'Ik kom uit een vissersgeslacht. Mijn vader, Henri, alias Fieste, was een volbloed matroos, mijn broers hebben gevaren en broer Freddy vaart trouwens vandaag nog op mijn schip. Mijn zusters zijn met mensen uit de visserij getrouwd. Zo'n families zullen we in de toekomst niet meer meemaken. Zelf heb ik geen opvolgers en ik zie dat ook anderen nu de laatste generatie vissers geleverd hebben. Waar zullen die schepen dan uiteindelijk naartoe gaan? Ik zal het je zeggen: naar Nederland. De Vlaamse visserij, dat wordt uiteindelijk een folklozezaak. Je zult daarin ook geen nieuwe generatie reders van buiten de vissersgemeenschap aantrekken hoor. Wie kan vandaag nog zo'n schip betalen? En de licentie? Neen, dat loopt hier echt naar zijn einde. In mijn tijd ging dat helemaal anders. Je kon doorgroeien in het bedrijf. Voor mijn eerste vaartuig heb ik 625.000 frank betaald, de Romeo kostte vervolgens 3.500.000. Nadat ik het schip omgebouwd had tot bokkervisser en de motor vernieuwd had lag ik aan 8.000.000. Dat zijn redelijk haalbare bedragen voor wie aan de slag wil.

Maar wie vandaag een schip wil uitreden moet al over een licentie beschikken. Wie dat briefje niet heeft mag er vele, vele miljoenen voor ophoesten en dan moet je nog een schip gebouwd krijgen. Probeer dat maar eens onder de honderd miljoen te houden...'

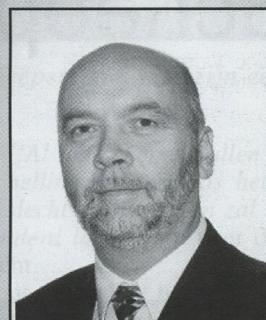
Klaagcultuur

Inmiddels hebben we dus al twee redenen gevonden waarom de bemanningen klagen. Ten eerste ervaren sommigen dat hun reders niet echt geïnteresseerd in hen zijn. Mensen verwachten vandaag dat ze gerespecteerd worden en als dat niet gebeurt dan gaan ze klagen. Ten tweede weten alle niet-kapitaal-

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

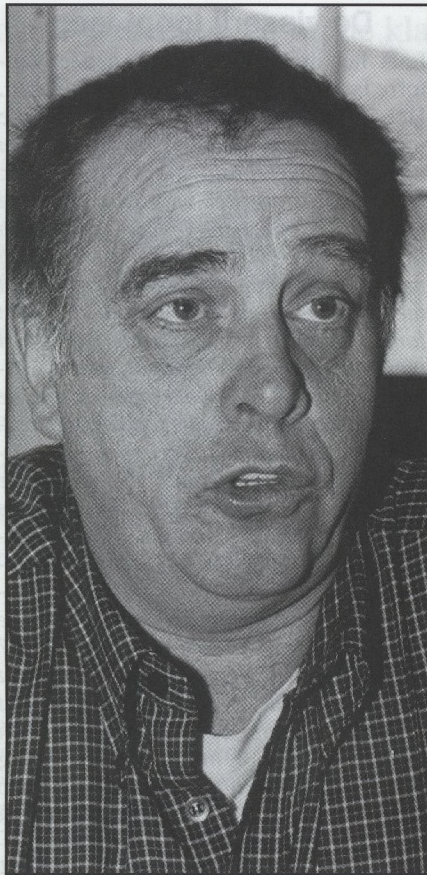
Fax: 050/54 42 53



Foto uit de oude doos: vader Henri — Fieste — Vantorre met Achiël, de broer van Amedee.

krachtige schippers inmiddels dat ze het wel kunnen vergeten. Reder worden zit er voor hen niet meer in. Gevolg: ook die schippers gaan klagen.

Zijn er nog redenen waarom de bemanningen opeens zo massaal hun ontevredenheid uiten? Blijkt dat het, volgens Vantorre, een algemeen verschijnsel is, dat we gemakshalve als de 'klaagcultuur' omschrijven: *Iedereen klaagt toch vandaag? De bouwvakkers hebben gestaakt. Denk je overigens dat die het gemakkelijker hebben dan de vissers? Hier in de buurt wordt een nieuwbouw opgetrokken. Deze morgen stonden de mensen daar tot over hun enkels in de modder. Je zet je TV open en je ziet niets anders: staking hier, staking daar. En dan heb je de onderwijzers die ook al klagen over de werkdruk. Kun je je dat voorstellen? Er is nog nooit zoveel welstand geweest in dit land en toch klaagt iedereen. Dus gaan ook de vissers klagen. Dat is gewoon de trend. Denk je nu echt dat het leven aan boord zo zwaar is? Ik heb dat indertijd nooit als zwaar werk ervaren. Ja, het is wel eventjes druk als er een haven aangedaan wordt: de vis wordt gelost en de boel moet weer in orde gebracht worden. Maar de visserij zelf, dat is niet zo erg zwaar hoor. Je moet uiteraard elke drie uur weer uit je kooi komen en je bent dus wel moe, maar om dat nu ook zwaar te noemen...*



Vantorre: 'Iedereen klaagt toch, vandaag de dag.'

Als mijn broer Freddy in zee gaat zegt hij: ik ga op vakantie. Maar ja, als de leerkrachten hun werk al te zwaar vinden, dan zullen ook de vissers dat vinden. Maar die klagers in de visserij zeggen natuurlijk ook niet alles. Ik vraag het je: wàr aan de wal kunnen mensen met een vergelijkbaar diploma evenveel verdienen als in de visserij? Mijn matrozen halen nettobedragen van anderhalf miljoen frank per jaar. Welke arbeider aan de wal verdient zo'n bedrag? De inkomsten zijn dus het probleem niet. Wat dan wel? Werken moet je graag doen. Als je dat niet graag doet dan zal er altijd een reden tot klagen zijn. En hoe meer je klaagt, hoe minder graag je je werk doet. Dat is een vicieuze cirkel.'

Verder blijkt enige nostalgie Amedee niet vreemd te zijn: *'Mijn vader, da's een man waar ik respect voor had. Die hoorde je zo gauw niet klagen. Een anekdote zal je doen begrijpen wat ik wil zeggen. Toen onze Achiel in de vroeger jaren vijftig trouwde, stond de reder te wachten buiten de kerk. Na de dienst mocht vader onmiddellijk in de wagen van die reder stappen en de rit ging naar Oostende. Nog geen twee uur later was mijn vader alweer op zee.'* Amedee zegt het met respect, met enthousiasme zelfs. Hij heeft nòg zo'n anekdote die, zijn inziens, aantoot wanneer iemand uit het goede hout ge-

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

smeden is. *'Toen ik voor het eerst al jongen voer, was ook mijn vader aan boord. 's Nachts lag ik in mijn kooi en ik zag mijn vader van de brug komen om een slok koffie te nemen. Er was geen koffie meer in de kan en mijn vader dronk dan maar een slok water bij zijn boterhammen. Veel later heb ik het nog eens meegemaakt dat een bemanningslid geen koffie meer vond. Die kwakte gewoon de koffiekkan tegen de deur. Dat zegt alles over de verandering van mentaliteit die we meemaken.'*

Maar zou het ook niet kunnen zijn dat er zoveel geklaagd wordt omdat de visserij duidelijk in een neergaande fase terechtgekomen is? Zou het niet kunnen zijn dat al dit geklaag een teken is voor iets dat veel dieper zit? *'Natuurlijk is dat zo. De druk is te groot geworden. De visserij loopt leeg. Hoeveel kreeftenputters zijn er vandaag nog? Hoeveel garnalenvissers? Mijn broer heeft het eens heel duidelijk gezegd: de enen eten de anderen op. Binnenkort zullen er alleen nog maar enkele grote boomkorvaartuigen meer overblijven. Het is een evolutie die ze nooit hadden mogen toelaten. Er moest indertijd een forse grens opgelegd zijn op de grootte van de schepen. Dat moest niet op Belgisch niveau gebeurd zijn, maar wel op Europees vlak. En dat had dan heel streng gecontroleerd moeten worden. Nu is dat toch godgeklagd. Indertijd had je een schip met een zescilinder van ABC in en dat schip heette een vermogen van 1440 pk te hebben. Daarna komt er een ander schip met een achtcilinder motor van dezelfde fabrikant en dat schip tekent zogezegd af op 1200 pk. Dat is toch compleet belachelijk. maar wat wil je. We leven in concurrentieverhoudingen en de Nederlanders varen met schepen uit van verschillende duizenden pk's, dan kunnen de Belgische reders toch niet anders dan daarin te volgen?'*

De aanleiding tot dit interview mag dan al geweest zijn dat er in de visserij teveel geklaagd wordt, maar Amedee heeft duidelijk ook een en ander op de maag liggen. Niet alleen klaagt hij erover dat de bemanningen teveel klagen. Ook over het Fonds voor Arbeidsonge-



Amedee Vantorre kijkt met liefde naar de scheepsmodel van zijn eerste-
ling, de Z 775 Zinnia.

vallen ('Andere ondernemers zijn toch vrij zich te laten verzekeren waar ze willen?') doet hij zijn beklag, over de Rederscentrale ('Die vereniging van ons, dat werkt toch helemaal niet goed.'). over de jeugd in het algemeen ('We geven hen teveel toe. Toen ik jong was had ik nog nooit gehoord over drugs. Wie kon in die tijd op reis gaan? Ik kende niemand die al eens een vliegtuig genomen had...'), over de verplichte stilligre-

geling ('Al die schepen zullen tegelijk op de helling moeten. Als het enkele dagen slecht weer is, dan zal alles in het honderd lopen.') en over de lange leerplicht...

Maar ons zul je niet horen klagen, wij zijn blij dat een goeie reder ook eens zijn beklag komt doen in dit blad.

Interview: L.K.Merate,
foto's Guido Walters

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Nederlandse zeevisserijvloot laatste twee jaar nog gegroeid

De Nederlandse zeevisserijvloot telt meer vaartuigen dan twee jaar geleden, het totale motorvermogen en ook de tonnage is aanzienlijk toegenomen (zie tabellen). Dat blijkt uit de gegevens uit het Visserij Registratie en Informatie Systeem (Viris) van de Nederlandse overheid (1).

DE EUROPESE COMMISSIE klaagt al vele jaren over de geringe inkrimping van de Nederlandse visserijvloot. Nederland heeft inderdaad de forse reductiedoelstellingen voor inkrimping van de vloot niet gehaald; het land heeft die ook niet willen halen. Het argument was steeds dat de vangsten, o.m. door een aarddagenbeperking, binnen de toegewezen quota bleven. De Commissie heeft er zich uiteindelijk moeten bij neerleggen dat een lidstaat ook langs die weg zegt de MOP-doelstelling te kunnen bereiken.

In deze bijdrage willen we het echter houden bij de omvang van de vloot. Het vlootgetal van de sector bij de noorderburen ligt nog steeds boven de duizend eenheden, de satellietvaartuigen onder

Belgische, Britse, Duitse of een andere EU-vlag niet meegeteld. Verder in deze tekst willen we erop wijzen dat dit cijfer moet genuanceerd worden.

Urk nummer een

Per 1 januari telt telde de Nederlandse vloot 1.092 geregistreerde vissersvaartuigen, de mosselkotters inbegrepen. Urk is met 123 eenheden de grootste thuishaven, Daarop volgen Wieringen (119) en Yerseke (105). De Urker vloot is met een totaal motorvermogen van 103.798 kW op zich al een pak sterker dan de hele Belgische vloot (63.003 kW).

Scheveningen, thuishaven van de meeste grote vriestrawlers, beschikt over 81.538 kW. De totale tonnemaat van de Scheveningse

vloot bedraagt 73.075 bt tegenover 27.628 voor Urk (Belgische vloot: 22.975 bt).

De belangrijkste Nederlandse vissershavens

.....Vaartuigen	Vermogen	..Tonnage
Urk	123 ..103.798	..27.628
Wieringen	119 ..17.442	...5.166
Yerseke (mossel) 105	...37.736	..14.267
IJmuiden	84 ...5.964	...1.175
Texel	51 ...30.584	...8.724
Den Helder	49 ...28.955	...8.052
Goedereede	48 ...42.168	..11.533
Zoutkamp	48 ...8.416	...2.776
Tholen	40 ...6.803	...2.169
Scheveningen	36 ...81.538	..73.075
Harlingen	35 ...8.073	...2.896
Bruinisse (mossel) 37	...12.792	...4.516
Ouddorp	27 ...8.099	...2.241
Katwijk	23 ...41.792	..25.608
Volendam	23 ...3.356788
Arnhemuiden	22 ...22.776	...5.218
Enkhuizen	17 ...1.365307
Zierikzee	16 ...4.559	...1.723
Lauwersoog	15 ...2.230668
Wonseradeel	15 ...1.961471
Breskens	13 ...8.840	...1.924
Westdongeradeel	13 ...2.506558



Ook dat is de Nederlandse visserij: het Friese haventje Wonseradeel, thuishaven van 15 vaartuigen van 13 tot 24 meter. Op de voorgrond de WO 37 Hoop op Zegen (15,98 m., 124 kW). (Foto Stefaan François)

Twaalf vaartuigen voor sanering aangeboden

Van het geld dat de Nederlandse regering beloofd heeft als steun voor de uit de pan gerezen olieprijs, is een groot pak bestemd voor de sanering. Twaalf Nederlandse reders hebben hun vaartuig voor sanering aangeboden. De regeling liep per 1 maart af. Het gaat om zeven vaartuigen van meer dan 38 meter en vijf kleinere eenheden. De vaartuigen vertegenwoordigen een motorvermogen van 11.783 kW. Hierdoor bedraagt telt de Nederlandse vloot nog 1.080 vaartuigen.

Voor de sanering was 286 miljoen frank beschikbaar die hierdoor op een paar miljoen na volledig opgebruikt is.

Stellendam	12	9.128	2.571
Vlissingen	10	10.895	2.440
Kortgene	10	1.601	602
Usquert	10	1.594	362
Overige (2)	91	17.328	4.816
Totaal	1.092	522.299	212.274

Veel kleintjes

Van de 1.092 vaartuigen hebben meer dan de helft minder dan 200 kW (270 pk) aan boord. Ze vertegenwoordigen dan ook maar een fractie (7 %) van het totale vlootvermogen en tonnemaat (4 %). Daaronder zitten een paar hon-

Samenstelling Nederlandse visserijvloot

KATEGORIE	AANTAL	% TOT.	kW	% TOT.	BT	% TOT.
- 30 kW	245	22,4	2.970	0,6	681	0,3
30-99 kW	160	14,7	10.994	2,1	1.883	0,9
100-199 kW	158	14,8	23.280	4,5	5.739	2,7
200-499 kW	284	26,0	73.803	14,1	28.073	13,2
500-999 kW	69	6,3	46.201	8,9	15.347	7,2
1.000-1.499 kW	101	9,3	142.700	27,3	40.669	19,2
1.500-1.999 kW	34	3,1	60.611	11,6	15.836	7,5
2.000-2.999 kW	26	2,4	65.091	12,5	15.287	7,2
+ 3.000 kW	15	1,4	96.649	18,5	88.759	41,8
TOTAAL 01.01.2001	1.092		522.299		212.274	
TOTAAL 01.01.1999	1.064		480.281		178.720	
Vershil	+ 28		+42.018		+33.554	
Vershil %	+ 2,6		+8,7		+18,8	

Bezorgheid over stijgend aantal garnalenaanvoerders

In Zoutkamp, thuisbasis van het grootste Europese garnaalverwerkingsbedrijf Heiploeg, wordt het toenemend aantal garnalenaanvoerders met gemengde gevoelens ondergaan. Voorzitter Martin Vos van de Zoutkampervisserijvereniging Hulp in Nood gaf in zijn jaarrede te kennen dit geen gezonde evolutie te vinden. *“Een ontwikkeling die me zorgen baart is dat het aantal Nederlandse garnalenaanvoerders in Lauwersoog is gestegen van 128 tot 145. De toename komt van vissers die noodgedwongen zijn overgeschakeld van rond- en platvis op garnaal die marktverstoring kunnen werken.”*

derd vaartuigjes van minder dan twaalf meter. En dan zijn er nog de vijftien grote verwerkingsschepen met 30 tot 50 opvarenden, goed voor meer dan veertig procent van de totale tonnemaat. Houden we ook nog rekening met meer dan honderd mosselkotters uit Yerseke en Bruinisse en de schelpenvissers die in het overzicht verborgen zitten, dan is het duidelijk dat een vergelijking met onze vloot niet voor de hand ligt. De cijfers tonen wel het economisch belang aan van de Neder-

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

BVBA **LEKENS H.**

Bvba LEKENS H.
BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!
Peraltastraat 7 - 8000 Brugge
Tel.: 050/32 13 31 - Fax: 050/32 12 98



Nederlandse vloot + 3.000 kW

Registr.	Naam	Bj.	LOA	kW	BT	Bem.
KW171	Maartje Theodora	1999	140,80	8.640	9.082	42
KW172	Dirk-Diederik	1989	110,80	6.600	4.929	40
KW174	Annelies Ilena	1985	112,47	9.840	6.959	42
SCH6	Alida	1984	88,24	3.236	2.625	28
SCH21	Friesland	1986	101,74	4.600	3.440	49
SCH24	Afrika	1998	126,22	7.210	7.005	40
SCH54	Franziska	1989	119,18	7.648	7.153	45
SCH72	Frank Bonefaas	1993	119,65	4.853	6.512	45
SCH81	Carolien	1997	126,22	7.690	6.999	47
SCH118	Johanna Maria	1993	119,65	6.600	6.534	38
SCH120	Oceaan IV	1988	95,06	4.398	3.938	26
SCH123	Zeeland	1989	114,87	7.260	6.005	49
SCH171	Cornelis Vrolijk FZN	1988	113,97	7.007	5.579	35
SCH302	Willem van der Zwan	2000	142,50	7.353	9.375	50
SCH333	Oceaan VII	1986	90,20	3.714	2.624	30
TOTAAL				96.649	88.759	
% vloot				18,5 %	41,8 %	

landse aanvoersector die rechtstreeks werk verschaft aan enkele duizenden vissers (onrechtstreekse tewerkstelling is het viervoudige). Zowel de kleinste vaartuigen en de vriestrawlers kennen we niet in de Belgische vloot. Bij een vergelijking moeten we ze dan ook buiten beschouwing laten. Nemen we enkel het segment vaartuigen van 200 kW (271 pk) tot 2.999 kW (4.075 pk) onder ogen dan komen we uit

op 514 eenheden. Dat is een viervoud van het aantal onder Belgische vlag varende vaartuigen, die vijf keer de Belgische tonne maat of zes maal het totale Belgische motorvermogen vertegenwoordigen. (gw)

- (1) Gids van Vissersvaartuigen nr 48, Directie Visserij, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.
 (2) Bunschoten (2), Bergen op Zoom (11), Delfzijl (8), Finsterwolde (2), Genemuiden (3), Goes (2), Hindelopen (1), Harderwijk (5), Hemelum Olderferd (1), Hoorn (3), Hontenisse (1), Klundert (1), Lemmer (9), Midden-Schouwen (3), Nieuw-Beijerland (2), Terneuzen (1), Oostdongeradeel (6), Staveren (8), Termunten

Ook dat is de Nederlandse visserij (2): de "vloot" van Bunschoten telt twee vaartuigen. Een ervan is de BU33 Hendrik Senior (14,98 m, 125 kW). (Foto Stefaan François)



SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

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

(5), Terschelling (6), Vlaardingen (4), Workum
(2), Westerschouwen (5).

Vissen in gesloten zone kost KW.32 twee miljoen

De Britse inspectiedienst kijkt nog steeds nauwlettend toe. De voorbije weken werden verschillende Belgische vaartuigen gecontroleerd. Enkele schippers moesten een zelfs een boete betalen voor overtredingen. Het ging om relatief kleine bedragen. De KW.32 Stern (2.226 kW) kwam er minder goedkoop vanaf. Het schip werd opgebracht naar Lowestoft voor het uitzetten van het vistuig binnen de grens van het gesloten gebied. De Katwijker moest 30.000 pond (ca twee miljoen frank) neertellen voor de overtreding.

Tien Nederlandse vaartuigen naar de Golf van Biscaje

Nu Nederland zijn tongquotum in de Golf van Biscaje zelf gaat opvissen zijn de eerste vaartuigen reeds naar de Franse wateren opgestoomd. In totaal hebben zich tien vaartuigen aangemeld voor de 250 ton tong die er nog beschikbaar is. Het zijn drie Urkers, vijf Katwijkers en twee vaartuigen uit Texel. Van het Nederlandse tongquotum van 400 ton tong werd 150 ton geruild voor 500 ton kabeljauw in de Noordzee.

Belgisch tongaanvoer in Breskens

Het verlies dat visafslag Breskens lijdt door de sluiting van de Noordzee is de voorbije weken gecompenseerd door een vijftal Belgische vaartuigen. Ze voerden er grote hoeveelheden tong aan uit de Ierse Zee en het Westelijk Kanaal. De grote boomkorvaartuigen van enkele Oostendse reders maakten er zeer goede besommingen.

Cursief

Van schepen, van mensen en van de zee



De stalen bokkentreiler Sunny Girl verliet haar thuishaven om middernacht met een stijf briesje zes/zeven uit noordwest bestemming visvak 4. De lucht is koud, de atmosfeer bitter. Het is een nacht waarbij aan de wal kussen worden gewisseld en hanen kraaien. Tegenwoordig spreekt men niet meer over de fladens, de witte bank en de silver pit, die zijn door de tijd afgedankt.

Er zit een reisje in van een vijftal dagen die normaal verloopt. Tot die vrijdag de dertiende tegen 't jaareinde. De voorligging was 90°. De boelen waren al een paar uur aan de grond. Het schip kort scherp langs breedtegraad 52°38 tussen 2°53 en 2°58 lengte. Het is vier uur a.m. als aan stuurboord twee toplichten zichtbaar worden op ongeveer drie mijlen. Het schip stuurt noordelijke koers. De trawler voert wit en groen vislicht samen met de navigatielichten. Iedere zeevarende is verondersteld te weten dat de treiler een schip is beperkt in haar manoeuvreerbaarheid. Met twee korren aan de grond doe je niet meer wat je wilt, zoveel is zeker. De man aan het roer vertrouwt er dan ook op dat het naderende vaartug tijdig uit zijn vaarwater zou blijven, achter hem door zal varen. Het schip is al tot op een mijl genaderd zonder dat de roerganger enige koersverandering vaststelt. Hij besluit een aantal aandachtseinen te geven met de fluit maar dit brengt geen verandering en als het kruisende schip nog op amper een mijl ver is geeft hij opnieuw een reeks geluidseinen. De stuurman houdt angstvallig koers en vaart zoals wettelijk bepaald, maar als hij ziet dat het aanvarende schip hem niet meer kan vermijden komt hij hard bak-

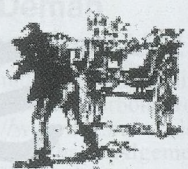
boord, het beste manoeuvre om de aanvaring te vermijden. Er was geen teken van leven aan boord en de ramspoed spoelt gul over de treiler wanneer het spookschip, een cargo, de stuurboordbok verplettert en haar met geweld over bakboord wegzet.

De zee doet verwoede pogingen om het schip in haar greep te krijgen. Doofstom en met volle kracht zet het spookschip haar noordelijke doers verder, laat de treiler aan haar lot over. Alarm en mayday op ch. 67 brengen de cargo, waarvan het heklicht in de nacht verdwijnt, tenslotte in de ether: 'Ach', poogde de cowboy met de stem van een benevelde fadozanger, in een soort seaspeak te zeggen, 'gij moest voor mij uit de weg gaan, want ik kwam aan uw stuurboordzijde'. Hij wist dus niet dat hij moest wijken voor een vaartuig aan de kor en dat hij hulp moest bieden aan mensen in nood? Leugenachtigheid en windmolens van onze tijd of kwade trouw die zich voordoet in ontelbare menselijke situaties: van de gewoonste tot de meest catastrofale? Het schip geeft geen callsign, blijft stom. Dan wordt het terug stil in de lucht. Even later kraakt de korte golf opnieuw met melding van coastguard dat hij het vaartuig volgt en een track heeft. Thuishaven Lissabon bestemming zee. Tenslotte wordt de treiler met zware averij op sleep genomen door een collega die in de nabijheid vist tot binnen de 60 mijlgrens. De mannen hadden geluk, het schip bereikt veilig de thuishaven. Chance is the essential force in human life, zei Jozeph Conrad. En die kon het weten.

LIN

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

Albert Claes, oud politicus, opgegroeid in Zeebrugge

Een levenslange band met de haven

DE WONING VAN Albert Claes in Brugge lijkt wel een museum: schitterende voorwerpen uit vele continenten. Albert Claes: *'Ho, maar dit is nog niet alles. ik heb ook een dakappartement op de Zeedijk van mijn geliefde Zeebrugge en ook daar zal je een groot museumgehalte aantreffen.'*

Claes is een man die een groot deel van de wereld gezien heeft: *'Peru was wel het meest indrukwekkende. De geschiedenis van dat land, de prchtige natuur, de lieve mensen...'*

Maar nooit heeft hij de band met de plek van zijn jeugd verwaarloosd. Integendeel. Als Zeebrugge vandaag is wat het is, dan heeft Albert Claes daar meer dan één steentje toe bijgedragen.

ALBERT CLAES KOMT nu eens niet uit een oude kustfamilie. In zijn stamboom zul je geen kapers aantreffen, geen ijslandvaarders, zelfs geen kustvissers. Vader Claes was Brusselaar en moeder was in Antwerpen opgegroeid. Bij het uitbreken van WO I vlucht het gezin naar Engeland en het is in het Britse Beamister dat Albert het levenslicht ziet.

Vaders beroepsloopbaan maakte dat deze als stationschef in Zeebrugge terecht kwam. Het was een keuze die levensbepalend zou worden voor de hele familie. Vader liet de veilige stationscarrière uiteindelijk voor wat ze was en bracht het al vlug tot directeur van de dienst die de ferryverbinding tussen Harwich en Zeebrugge organiseerde. Zijn zoon Albert kreeg de maritieme microbe op zijn beurt te pakken en zou een niet onbelangrijke rol gaan spelen in de uitbouw van de Zeebrugse haven.

Vader Claes zorgde ervoor dat de kleine Albert al eens met zijn kapiteins op vakantie naar Engeland mocht en ook het omgekeerde gebeurde: Engelse knapen kwamen regelmatig op bezoek ten huize Claes. Het zorgde daar voor een open, cosmopolitische geest die merkwaardig te noemen is in de bekrompen klerikale wereld van het Vlaanderen van die tijd. *'Mijn middelbare studies startte ik op het St.-Lodewijkscollege. Daar was het dat ik een romantische dichtbundel te lezen kreeg waarin een gedicht stond over een pastoor die verliefd geworden was. Mooi gedicht, maar gezien het delicate onderwerp was het wel verboden literatuur, een boek dat op de fameuze index stond, dat is een lijst die door de kerk opgemaakt werd en waarop alle boeken vermeld werden die je niet mocht lezen. Het was dus nogal erg dat de schooldirectie door een klikspaan over deze misstap ingelicht werd. Gevolg: ik werd bestraft met veertien dagen afzondering. Ik mocht pas eten als de anderen ermee gedaan hadden; op de speelplaats moest ik in afzondering staan, met mijn gezicht naar de muur en nog een aantal van die plagerijen. Ik vond het al te bar,*

... dus draaide ik me om en werd... van school gestuurd.' Gelukkig was vader een overtuigd liberaal die in dat conflict de kant van zijn zoon koos en hem vervolgens richting Koninklijk Atheneum stuurde waar hij zijn middelbare studies kan afronden.

Universiteit

In 1933 trekt de jonge Claes naar de Gentse universiteit om er rechten te studeren. Hij werd er actief als voorzitter van het Liberaal Vlaams Studentenverbond en in het Vlaams Rechtgenootschap. In 1936 richtte hij er het studentenblad *'Neohumanisme'* op dat tot vandaag nog altijd verschijnt. Hij wordt vooral geboeid door de materie van het maritiem recht en bekomt een studiebeurs die hem voor twee jaar naar de U.S.A. brengt.

Wellicht is de mobilisatie n.a.v. het oorlogsgevaar er de oorzaak van dat een academische carrière aan de neus van Albert voorbijgaat. Hij wordt opgeroepen om het vaderland te verdedigen en maakt het aan het Albertkanaal mee dat de Duitse troepen, met hun ultramodern materiaal, de Belgische militairen links laten liggen en al fluitend het land veroveren zonder zich veel van het Belgisch leger aan te trekken.

Albert die bij 'het paardenvolk' ingedeeld was, kiest zijn lievelingsdier uit en trekt ermee huiswaarts. Aan de krijgsgevangenschap viel evenwel niet te ontkomen. Zes maanden later liet men de Vlamingen weer naar huis gaan, want al bij al hoorden de Vlamingen toch tot het Germaanse ras en daar werd soepeler mee omgesprongen dan met de Romaanse Walen.

Terug in Brugge ging Albert Claes stage lopen bij Victor Sabbe, een van de weinige advocaten die daar in die moeilijke jaren nog actief waren. Voor zover de oorlogsomstandigheden het toelieten bleef Albert zich ook op het socio-culturele terrein begeven. Zo gaf

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

hij in die oorlogsjaren eens een voordracht over huwelijksproblemen. Wellicht had hij daar een verkeerd woord gezegd, want hij kreeg thuis prompt het bezoek van een Duitse officier die tekst en uitleg kwam vragen. Het viel de officier op dat Albert nogal veel boeken van niet-arische schrijvers staan had. Gelukkig waren de Duitsers toen in hun overwinningsoes euforisch genoeg om een en ander door de vingers te zien

Politiek

Oorspronkelijk lag het niet in zijn bedoeling om aan politiek te gaan doen. Maar zijn mentor Victor Sabbe was wel degelijk politiek actief en Claes stak hem daarbij een handje toe. Toen Sabbe overleed werd hij aangezocht om diens plaats in te nemen. Het opzet slaagde, want in 1965 werd Albert Claes verkozen tot volksvertegenwoordiger.

Omdat een ministerportefeuille er niet inzate, maakte hij uiteindelijk de overstap naar de gemeentepolitiek. Hij werd in 1976 schepen van de stad Brugge. De CVP werd toen immers uit het schepencollege geduwd door een coalitie van de SP van Frank Van Acker en de kleine liberale partij, toen nog PVV.

Onlangs dat deze PVV het kleine broertje was, vroeg Claes toch de grote portefeuilles van de haven en van openbare werken. Claes: *'Ik had vroeger al zitting gehad in de MBZ (Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen). Burgemeester Van Acker wist dat ik de haven goed kende en zelf was Van Acker daar minder in geïnteresseerd. Dat kwam mij natuurlijk goed uit, want telkens er iemand naar de havenactiviteiten gestuurd moest worden, gaf de burgemeester mij die opdracht door.'* Dat gebrek aan interesse deelde de burgemeester met veel andere Bruggelingen, waardoor Zeebrugge altijd een beetje aan het lot overgelaten werd. *'Maar gaandeweg kon ik de burgemeester toch overtuigen en ik moet zeggen dat hij soms meer liberaal leek dan wijzelf, denk maar aan de privatisering van de Zeebrugse vismijn. Maar goed, Frank luisterde dus naar mijn noden en er kwamen*



Tussen de souvenirs van Claes: ook veel herinneringen aan de visserij. (foto gw)

bouwrijpe gronden, een sporthal, een gemeenschapshuis...'

Zelf zegt hij dat het schepenambt hem meer voldoening geschonken heeft dan dat van volksvertegenwoordiger. Claes: *'Het waren twaalf prachtige jaren. Als schepen zie je de resultaten van je werk. Je neemt een beslissing, volgt die op en de realisatie is dusdanig dat je concreet ziet wat je beslist hebt. Het is een gevoel dat maar weinig volksvertegenwoordigers kennen.'*

Hobby

We zegden het al bij de aanvang van dit stuk: het lijkt wel een museum te zijn, daar bij Claes thuis. Zijn grote droom is dan ook dat er in Zeebrugge ooit een scheepvaartmuseum komt. Daar had zijn burgemeester indertijd echter geen oren naar. Van Acker placht het onomwonden te zeggen: Albert, in Brugge hebben wij al musea genoeg! Gelukkig is er de Julius Sabbekring die het museale streven van Albert overgenomen heeft. Het is overigens die kring die het archief van Albert Claes

zal erven. Daar zal het een plaats krijgen naast andere archieven (o.a. van Jules Decoussemaeker, van André Mertens en van de Cokesfabriek...) die ook een interessant licht werpen op de ontwikkeling van de West-Vlaamse havens.

Verder staan op zijn agenda ook nog de nodige acties om een standbeeld van baron de Maere in de Zeebrugse haven te plaatsen. Claes: *'De man was geen Bruggeling, maar hij heeft veel meer voor de haven gedaan dan de meeste Bruggelingen.'*

Jul De Vocht

NIEUWPOORT

Nieuwe ateliers in vismijn

Het schepencollege van Nieuwpoort heeft opdracht gegeven het ontwerp op te maken tot het inrichten van vier ateliers in het vismijncomplex te Nieuwpoort. De mogelijkheid wordt onderzocht dot te doen met Europese steun. Het is de bedoeling deze ateliers-bergplaatsen te verhuren aan de plaatselijke reders.

Geert Deman

secretaris generaal LVZ

De tweede grootste middenstandsorganisatie van het land, het Liberaal Verbond voor Zelfstandigen <<http://www.lvz.be/>> hield op 22 maart in Brussel haar Algemene Vergadering. Veel aandacht ging uit naar de verkiezing van de Secretaris Generaal. Prof. Armand Coenen had slechts één tegenkandidaat. De in visserijmiddens niet onbekende Geert Deman werd met een groot stemmenverschil gekozen tot nieuwe nationale Secretaris Generaal. Volgens Deman is 2001 een strategies jaar voor het LVZ en moet deze middenstandsorganisatie zich gaan profileren als alternatief tegenover het op de CVP gerichte UNIZO.

CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmaten - 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

Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE



JAAR GELEDEN

SITUERING

Na de tweede wereldoorlog ging het met het aantal vissers bergaf. In 1947 stonden nog 2.110 Vlaamse vissers te boek. Door het verdwijnen van een aantal grote vaartuigen vanaf 1948 was er minder vissersvolk vandoen. In 1951 waren de vooruitzichten voor werkgelegenheid in de sector allesbehalve rooskleurig. Het aantal vissers was gedaald tot 1.862 en liep de volgende jaren nog verder terug tot 1.727 in 1953. De achteruitgang was het grootst in Oostende. Van de 1.207 bemanningsleden in 1948 bleven er nog 951 over in 1951.

In deze maandelijke rubriek, gebaseerd op HVB van 1951 plaatsen we ook telkens advertenties die stammen uit die tijd.

De tekst-, taal en zetfouten die u in de tekst aanteft zijn helemaal voor rekening van het journaal van die tijd.

[Uit Het Nieuw Visserijblad van vrijdag 6 april 1951]

Vissers mogen niet verstoken blijven van s

Onder deze titel lezen we in het dagblad: HET VOLK van vorige week een artikel, waarin de beslissing van de Nationale Paritaire Commissie voor de Zeevisserij: de uitkering van de levensduurpremie niet toe te kennen, becommentarieerd wordt.

Dit blad gebruikt daartoe een zeer "syndikale taal". Onder syndikale taal begrijpen we de toon welke er in gelegd wordt als zouden de patroons de werklieden uitbuiten, grote winsten uitkeren, en vooral alsof het ene syndikaat veel beter is dan een ander syndikaat, dat niet dezelfde politieke kleur heeft. Dergelijke taal, waarmede men geen rekening houdt met de werkelijke toestand, is op het nippertje na opruiend en klinkt volstrekt demagogisch.

De reders zijn integendeel met wat beweerd wordt, bekommerd om de sociale toestand van hun vissers. En wanneer de syndikaten in dergelijke artikels enkel rekening houden met de officiële betaalde lonen in de visserij, hebben zij het mis voor, en dat weten zij pertinent goed, want bij elke gelegenheid zijn zij er als de kippen bij om te wijzen op de deelvis welke verkocht wordt en waarbij, althans volgens hun bewering, ook een gedeelte voorzien is voor de reder.

Vissers genieten talrijke voordelen

Wie met de toestand in het zeevisserijbedrijf enigszins vertrouwd is weet heel goed dat, buiten de lonen welke in het monsterboekje vermeld staan, de vissers talrijke andere voordelen genieten: deelvis, kordeelgeld, traangeld, levers, enz... Als deze voordelen, welke per reis soms reusachtige bedragen vormen, niet opwegen tegen die van de levensduurpremie, dan vragen we ons eigenlijk af wat de syndikaten wel verlangen. Hun kiesbureau in stand houden met beloften van nieuwe voordelen? De reders hebben het principe aanvaard dat de vissers niet mogen verstoken blijven van de sociale voordelen en doen hiervoor dagelijks opofferingen om de sociale lasten te betalen, welke niet, zoals in andere bedrijven, kunnen afgewenteld worden op de kopers. De R.M.Z. bijdrage betekent elke trimester voor de reder een flinke snede in zijn geldbeugel, die niet kan begrepen worden in de verkoopprijs van de vis. En niet zelden zijn de gevallen waarbij de reder verplicht is beroep te doen op zijn persoonlijk kapitaal om deze sociale verplichtingen te kunnen voldoen. Wanneer nu de syndikaten voor hun vissers bijkomende voordelen vragen, betekent dit voor de reder nieuwe uit-

zonderlijke uitgaven. In andere bedrijven worden deze eenvoudig bij de verkoopprijs gerekend, het leven wordt een beetje duurder en de zaak is opgelost.

Is al iemand gewaar geworden dat de vis duurder geworden is omdat de sociale lasten van de reders verhoogd zijn? Zelfs de handel houdt rekening van zijn sociale bijdragen en trekt ze af van de verkoopprijs van de vis door de reders aangeboden. Aan de andere kant zijn de grondstoffen voor de visserij sinds begin 1951 opnieuw opgeslagen, eveneens tengevolge van de stijging der sociale lasten, en ook deze duurdere prijzen worden door de reder uit eigen zak betaald.

Reders vechten niet alleen voor zichzelf

Wanneer de reders angstvallig vechten om het behoud van hun bedrijf en vooral om de rendeerbaarheid, dan is dit tevens om aan de vissers hun bestaan te kunnen blijven verzekeren. Hebben de syndikaten al goed nagedacht welke gevolgen de steeds stijgende bijdragen voor de sociale verzekering kunnen hebben OOK VOOR HUN LEDEN? Wanneer de reders er een het bijltje moeten bij neerleggen omdat ze de groter wordende uitbatingskosten niet meer kunnen dragen, zullen de vissers verplicht zijn aan land te blijven en te dopen en dan is het gedaan met de sociale voordelen.

Minder loon?

Keren we nu terug naar het betoog van "HET VOLK". Hierin wordt beweerd dat de visserij minder loon heeft ontvangen gedurende de eerste tien maanden van het jaar 1950. Steller van het artikel vergeet hierbij te melden dat, tengevolge van het uit de vaart trekken van TALRIJKE vaartuigen, het personeel dat aan de vangst deelneemt eveneens verminderd is, zodat de lonen zo niet gestegen, dan toch gelijk gebleven zijn. Dit uit de vaart nemen van verscheidene vaartuigen is het gevolg van de economische crisis welke op het zeevisserijbedrijf drukt, en deze toestand zou nog scherper worden wanneer de sociale lasten moesten verhoogden.

Hebben de grote vaartuigen meer opbrengst gehad, dan hebben de leden van de bemanning hiervan rechtstreeks geprofiteerd, want hun loon wordt betaald in verhouding tot de opbrengst van het vaartuig, zonder dat de reder hierdoor een grotere winst heeft bekomen: want intussen zijn, tengevolge van de stijgende sociale lasten, ook de uitbatingskosten gestegen.

ale voordelen

Zouden die syndikaten die lonen eens willen vergelijken bij die aan wal, kustvisserij uitgezonderd!

En wanneer de kleinere categorieën vaartuigen, met een mindere opbrengst de nieuwe sociale voordelen niet kunnen toekennen, dan is dit eveneens te wijten aan de stijgende levensduurte en stijging der uitbatingskosten. Is het misschien omdat de kustvisserreders zoveel verdienen dat ze hun schepen naar de vreemde moeten zenden of ze stilleggen? Liever dan deze kosten nog te laten oplopen, zullen de reders hun bedrijf stilleggen en niet langer meer hun eigen kapitaal en bezit opleven.

Voor een tweesprong De syndikaten hebben te kiezen: ofwel toekennen der gewraakte premieën, maar dan zullen de reders het een na een moeten opgeven, met als gevolg volledige werkloosheid in het visserijbedrijf, ofwel moeten de vissers volvoering nemen met de naast hun loon toegekende voordelen in natura, zonder verhoging van de sociale lasten, en deze laatste mogelijkheid is de enige om de welstand van de vissers te verzekeren, die, we beamen het met de syndikaten, wel een hoger en beter loon verdienen dan de werklieden aan land en zelfs de mijnwerkers.

Tenslotte wat gewordt er dan van het principe van varen op procent? D.V.D. is nog jong en als hij aan kiespropaganda wil doen, dat hij zich op een lijst plaatst met veel beloften.

BORREY FRANS

Scheepsbouwer
Bootmaker

Nieuwe Werfkaai, 5

OOSTENDE



Postcheck 4651.09

Handelsregister 13161

(66)

Voor Nieuwbouw en Herstelling van

S C H E P E N

(11

N.V. BELIARD-GRIGHTON & Co

Het gemiddeld vissersjaarloon per scheepsklasse (1953)

Functie	I	II	III	IV	V	VI
Schipper	50.763	69.749	102.835	123.366	237.571	498.454
1ste motorist	46.410	58.692	89.255	101.773	154.403	-
Stuurman	-	-	80.012	89.041	141.077	269.714
Matroos	44.268	53.662	74.780	82.006	100.264	106.375
2de motorist	-	-	-	62.376	96.638	-
Lichtmatroos	37.664	44.052	54.876	57.876	67.459	79.710
Scheepsjongen	16.954	26.720	36.001	40.201	50.384	59.387

Het vissersloon in natura

Het vissersloon in natura verschilt van vaartuig tot vaartuig. De meest voorkomende extra's zijn:

DEELVIS: een kleine hoeveelheid vis die de bemanningsleden krijgen voor eigen gebruik. De hoeveelheid hangt af van de vangst, maar bedraagt doorgaans tien kilogram.

KORDEELGELD: een oud gebruik waarbij de kleine visjes voor de bemanning zijn. Het gebruik werd geleidelijk vervangen door een klein percentage van de opbrengst.

TRAANGELD: komt slechts voor op grote vaartuigen. Het is de opbrengst van de traan uit de vislevers. Bevindt zich een kookinstallatie aan boord, dan gaat de helft van het traangeld naar de reder.

GARNAALVISJES: garnalvissers vangen ook kleine visjes, waarvan de opbrengst soms onder de bemanning verdeeld wordt.

— REDACTIE EN BEHEER —

VINDICTIVELAAN, 22, OOSTENDE
P.C.R. 4198.87 TEL. 725.23

Zerant, uitg. : S. BOLLINNE, Vindictivel. 22.

Wetenschap - Nijverheid - Handel

— 19 —
PRIJS : 3 FR.

VERSCHEIJNT ELKE VRIJDA

LEZERSBRIEVEN

Brieven voor deze rubriek worden gericht aan Het Visserijblad, H. Baelskaai 12 te 8400 Oostende. Faxen kan ook: 059 / 32 55 59. Publicatie houdt niet in dat de redactie het met de inhoud eens is. Verder behoudt de redactie zich het recht voor brieven in te korten en te redigeren. Brieven die naamloos opgestuurd worden belanden onverbiddeijk in de prullenmand.

Stilligpremie: oneerlijk verdeeld

Naar aanleiding van het artikel 'Stilligpremie goedgekeurd' (in HVB III / 2001 op p. 11) wil ik enkele bedenkingen uiten. Aan onze kust zijn het altijd dezelfde heren die aan de minister de regelingen voorstellen. Het komt er dan ook altijd op neer dat de zaken in hun voordeel uitdraaien. Ja, ik stel het hier klaar en duidelijk: er wordt gewerkt met twee maten en twee gewichten. Anders is het bij onze noorderburen. Wanneer daar iets voor de visserij gedaan wordt dan is het altijd voor groot en klein. In het bewuste artikel doet de heer Michel Claes (ACV) het voorkomen alsof de kustvissers en de eurokotters van de situatie zullen kunnen profiteren. Hij schrijft:

'Deze kunnen onbeperkt actief blijven en mogelijks een graantje meepikken van de verhoogde kabeljauwprijs'. Daaruit blijkt dat hij van de visserij niets kent. Ik raad deze mijnheer aan van te gaan luisteren bij die kustvissers hoeveel zij nu profiteren van de kabeljauw die ze vangen, als die grote schepen door het gebrek aan kabeljauw stil moeten liggen. Er is binnen de limieten, waar

men mag vissen, niet veel te vangen deze tijd van het jaar en dus zou deze stilligregeling beter welkom zijn voor de kleine vissers. Het zijn zij niet die de boel hebben verkracht, maar de grote met hun kettingen en keftingmatten. Al ben ik zelf niet meer vissende, steeds nog geïntereeserd in dit bedrijf.

Oud-Scheldevisser (naam en adres bekend op de redactie)

Herstellingsbedrijven trekken aan de alarmbel

Al maanden lezen en horen we over de problemen waar de visserijsector mee te kampen heeft, gaande van hogere brandstofprijzen tot quota-regelingen en tot het verplicht stilliggen van de vloot om visbestanden de kans te geven weer aan te kweken. Om de aandacht van de politici te vestigen op hun problemen en om hun standpunten kracht bij te zetten werd reeds overgegaan tot actie, wat resulteerde op toezeggingen qua tegenmoetkomingen. Ondertussen hebben wij de verschillende herstellings- en toeleveringsbedrijven, die moeten leven van de visserijsector eveneens te kampen met de nodige problemen, waar weinig of geen aandacht wordt aan geschonken en waar in ieder geval geen rekening wordt

mee gehouden. Werden we de voorbije decennia geconfronteerd met een steeds kleiner wordende vissersvloot, dan worden de problemen die dit meebrengt nog vergroot met de concurrentie uit het buitenland (lees Nederland) ten gevolge van een eengemaakt Europa en de vrije handel tussen de EEG-landen. Maar ja, een gezonde concurrentie kan nooit kwaad en komt alleen maar ten goede aan de klant. Door hogere brandstofprijzen en beperkingen van vaartdagen blijven steeds meer vaartuigen voor langere periodes weg uit Belgische havens, met weerom nefaste gevolgen voor herstellings- en toeleveringsbedrijven. Niettegenstaande al deze factoren slaagden toch verschillende

Power for the world

Scheepvaart

Landbouw & Industrie

Grondverzet & Transportinstallaties

Gasmotoren & Warmtekrachtinstallaties

Industrie, energievoorziening, landbouw, scheepvaart, vervoer. In onze hoogontwikkelde wereld draait veel om de kracht van diesel- en gasmotoren. De kracht van DEUTZ. DEUTZ motoren worden gekozen om hun grote zuinigheid en hoge betrouwbaarheid. Zo bouwt DEUTZ aan een nieuwe wereld. Betrouwbaar en economisch.

DEUTZ BELGIUM NV

DEUTZ BELGIUM NV.SA

Zwarte weg 1
Haven 343
B-2030 Antwerpen

Tel.: (32) 3.546.02.60
Fax.: (32) 3.546.02.99



bedrijven aan de Belgische kust het hoofd boven water te houden. Zij dreigen nu echter ook ten onder te gaan aan een problematiek waar ook de reders mee worden geconfronteerd, namelijk het vinden van geschikt en gekwalificeerd personeel.

Als herstellingsbedrijf zijn wij intussen ruim twee jaar op zoek naar een metaal draaier voor conventionele draaibank, ter vervanging van een draaier die met pensioen wil, dus een vaste betrekking met een goede verloning. Ondanks alle pogingen om de openstaande vacature in te vullen, gaande van personeelsadvertenties in diverse bladen, tot de WIS-computer van de VDAB, tot navragen bij alle interim-kantoren, kunnen we de plaats niet invullen. Ten einde raad werd zelfs een circulaire gestuurd naar alle technische scholen in de regio, met de vraag om bij hun afgestudeerden navraag te willen doen of er interesse bestaat voor de functie, met de mogelijkheid tot opleiding binnen het bedrijf. Tot onze grote verbazing werd op onze vraag totaal niet gereageerd. Als zelfs de scholen geen interesse

tonen naar vraag vanuit de industrie toe, waar gaan we dan naar toe?

Enkele maanden geleden maakten we zelfs een vacature bekend voor een scheepsmecanicus met leidinggevende functie en weerom moeten we vaststellen dat de respons hierop nihil is. Zelfs een gewone functie als hulpmecanicus raakt met moeite ingevuld (en alleen als je er als werkgever niet teveel van verlangt). Navraag bij andere bedrijven uit de industrie, en meer bepaald KMO-bedrijven, leert ons dat wij niet alleen zijn in onze zoektocht naar goed personeel. De hele industrie zoekt bereidwillig personeel en dit op ieder niveau, zowel voor arbeiders- als voor bediendenfuncties. Ook de visserij wordt geconfronteerd met een gebrek aan bekwame bemanningsleden. Zijn wij persoonlijk te veeleisend geworden? Nee toch, gezien het probleem zich over de hele industrie spreidt en op ieder niveau duidelijk is. Waar ligt dan de fout? Opleiding die niet afgestemd is op de toepassingen binnen de industrie of misschien teveel op computergestuurde toepassingen,

waardoor conventionele praktijken (die nog veel worden toegepast in de hedendaagse industrie) uit het oog worden verloren? Of wordt de beloning voor niets doen al te gemakkelijk toegekend aan de jeugd? Het verwondert ons dan ook niet dat premies uitgelooft worden om 50-plussers te werk te stellen. Doch dit zijn ons inziens slechts lapmiddelen, want over enige jaren zal deze bron toch ook uitgeput raken. Als de huidige tendens zich voortzet dan wordt een bekwaam vakman zijn gewicht in goud waard. De keerzijde van de medaille is echter dat de klant de rekening zal gepresteerd krijgen. Uiteindelijk zal de concurrentiepositie van onze bedrijven zodanig in het gedrang komen dat vele KMO-bedrijven hun deuren zullen moeten sluiten, met het verdwijnen van de know-how ervaring als gevolg. Wordt het geen tijd dat de politici en de scholen hun conclusies trekken uit deze feiten en dat ze luisteren naar de noodkreet vanuit de industrie, en meer bepaald de KMO's?

R. Dedrie, Oostende

VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN



cvba 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)

E-mail: hulp.in.nood@pandora.be

VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE

WIJ BEMIDDELEN BIJ EEN EERSTE KLAS P&I CLUB VOOR DEKking MET O.A. WAARBORGEN TOT US\$ 700.000.000 VOOR

1. LICHAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN

2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)



VOOR

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

Zes doden

Op 5 maart is de 30 meter lange Duitse (maar in Spanje gevestigde) treiler 'Hansa' in moeilijkheden gekomen. Dat gebeurde ten westen van de Schotse kust, op zowat 380 km ten westen van het Schotse eiland Tiree, 250 mijl ten westen van Mull. De bemanning bestond uit een Duitse schipper en vijftien Spanjaarden. Negen bemanningsleden werden onmiddellijk per helikopter in veiligheid gebracht. Oorspronkelijk werden de zeven andere bemanningsleden vermist. Zes daarvan kwamen uiteindelijk op zee om. Een matroos kon, na 12 uur in het ijskoude water gelegen te hebben, nog gered worden. Uiteraard had de 36-jarige matroos last van ernstige onderkoelingsverschijnselen. Maar inmiddels heeft hij de kliniek al kunnen verlaten.

CUBA

Partnerschap

Cuba is op zoek naar buitenlandse partners om de visserijsector van het eiland vooruit te helpen. Een en ander heeft te maken met het tienjarenplan om de aquacultuurproductie van zoet- en zoutwatervis in het land vooruit te helpen en om de natuurlijke visvoorraden beter te exploiteren. Het is er de Cubanen vooral om te doen een voor-

uitstrevende visserij- en aquacultuurtechnologie aan te trekken. Speciale aandacht gaat naar het ontwikkelen van visboerderijen waarop ganraal gekweekt zal worden. Cuba begon daarmee in 1981 en heeft nu zo'n 2.200 ha garnaalkwekerijen die een productie van 2.000 à 2.500 ton realiseren. Voor wat de visvangst betreft is Cuba, volgens experts, met zijn productie van 80.000 ton per jaar aan een maximum geraakt. Het is dan ook logisch dat het land uitkijkt naar nieuwe technologieën om deze productie efficiënter te laten verlopen, waardoor de kosten kleiner moeten worden.

Aziatische, Canadese en Europese experts adviseren Cuba momenteel in een aquacultuurprogramma dat de productie van zoutwatervissen moet aanzwengelen. Indien dit programma tot een goed einde gebracht wordt, zal ze een productie realiseren van 100.000 ton, goed voor 500 miljoen US Dollars.(IPS)

'Visserij in Europa' gaat illegaal

Het tijdschrift 'Visserij in Europa', uitgegeven onder impuls van de Europese Commissie heeft in haar

zesde nummer een interessant dossier over het fenomeen van de illegale visserij gebracht. Dit (ook) Nederlandstalige tijdschrift is gratis en kan ook bij u thuisbezorgd worden als u het aanvraagt bij de *Europese Commissie, Directoraat-generaal visserij, Eenheid 'Communicatie en Informatie', Wetstraat 200 te 1049 Brussel*. Faxen kan op nummer 02 / 299 30 40. E-mailen naar: fisheries-magazine@cec.eu.int. Niet vergeten vermelden dat u het tijdschrift in het Nederlands wil toegestuurd krijgen.

SCHOTLAND

Regering weigert stilligsteun

De Schotse regering heeft besloten geen steun te geven aan de Schotse rederijen die door het kabeljauwverbod enige dagen stil willen liggen. Ondanks dat haar voorstellen weggesteld werden door het parlement, volhardt ze in haar visie. Visserijminister Brankin zegt te opteren voor een lange termijnvisie. Cash geld voor een stilligregeling is daar, volgens de minister, niet bij.



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:
GSM
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
- meer dan 5000 artikelen in voorraad
- **REVISIEONDERDELEN!**

Veilingdagen vismijn Nieuwpoort

De vismijn van Nieuwpoort deelde ons volgende regeling mee, n.a.v. de wettelijke feestdagen van 2001.

Maandag 16 april - Tweede paasdag: geen verkoop; dinsdag 17 april - verkoop om 7 u; dinsdag 1 mei - geen verkoop; maandag 4 juni - tweede pinksterdag: geen verkoop; dinsdag 5 juni - verkoop om 7 u; woensdag 11 juni - Feestdag Vlaanderen: verkoop om 7 u; zaterdag 21 juli - Nationale Feestdag: geen verkoop; dinsdag 14 augustus - verkoop om 7 u; woensdag 15 augustus - geen verkoop; donderdag 1 november - geen verkoop; vrijdag 2 november - verkoop om 8 u; donderdag 15 november - verkoop om 8 u; maandag 24 december - verkoop om 7 u; dinsdag 25 december - geen verkoop; woensdag 26 december - tweede kerstdag -verkoop om 7u; donderdag 27 december - verkoop om 8 u; vrijdag 28 december - verkoop om 7u; zaterdag 29 december - verkoop om 8 u; maandag 31 december - verkoop om 7 u.

Heist herdacht zijn omgekomen vissers

Traditiegetrouw heeft de visserij in Heist op karnavalzondag zijn op zee gebleven vissers herdacht. Daarbij had de vissersgemeenschap ook oog voor degenen die dicht bij het vissersbestaan betrokken waren en in de loop van het voorbije jaar overleden zijn. In de mooi versierde kerk riep aalmoezenier Demaeght op tot bezinning.

De bloemenhulde aan het vissersmonument verzamelde veel vissersfamilies. In de Heistse vestiging van het PMI ten slotte werden de genodigden toegesproken door waarnemend burgemeester Maxim Willems en door de kersverse gedeputeerde Gabriël Kindt. (jd)

Visserijdiploma's aanpassen

Het Vlaams Visserij Informatiecentrum (VVIC) nam in mei vorig jaar het initiatief om de diplomaverensten in de sector te laten onderzoeken. Een en ander moet uiteindelijk leiden tot het hervormen van de lespakketten in het onderwijs. Vooral op het gebied van de volwassenenvorming moet een en ander bijgespijkerd worden. Evenmin wordt het onderzoek beperkt tot de eigenlijke visserij. Ook de diplomaverensten op het gebied van de visverwerking en -commercialisering worden onder het licht geplaatst.

In een persmededeling deelt het VVIC mee dat er op 12 oktober een samenwerkingsprotocol met de SERV (Sociaal Economische Raad Vlaanderen) afgesloten werd. Daarin wordt bepaald dat het VVIC als tussenpersoon tussen de

SERV en de sector zal optreden. De SERV is trouwens de enige instantie die officieel de profielen van de verschillende beroepen mag opstellen. Het is op basis van die profielen dat de lespakketten van de verschillende onderwijsinstellingen vervolgens aangepast kunnen worden. Een en ander is ook van belang voor het inrichten van een 'contractonderwijs' in de visserij.

Ons dialect

Vanaf 30 maart loopt in het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke een nieuwe tijdelijke tentoonstelling met als titel 'Van viskorre tot korrevis' - het dialect van de Vlaamse zeevissers.

De tentoonstelling is opgezet naar aanleiding van de publicatie eind vorig jaar van het dialectwoordenboek over de Vlaamse zeevisserijtaal, 'De Zeevisser'.

Voor de tentoonstelling zijn in de eerste plaats een dertigtal korte, op zichzelf staande onderwerpen/ Items van de Vlaamse zeevisserij geselecteerd, waarvoor heel wat verschillende dialectwoorden opgetekend werden, b. v. 'De constructie van de scheepsromp' de delen van een zeil, 'de haven', 'de delen van de kor'... De 30 items zijn wel zo gekozen dat alle aspecten van de visserij aan bod komen: bemanning, visserijkledij, vissersvaartuigen, indeling van het schip, boordmateriaal, vistuig, vissen, haven, verkoop van vis... Er is ook een belangrijk interactief luik aan de tentoonstelling. Er is een computer voorzien waarop de bezoeker zelf een 17-tal zogenaamde 'sprekende kaarten' kan raadplegen.

De tentoonstelling loopt tot eind augustus en is elke dag te bezoeken van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur. Een bezoek is te koppelen aan een museumbezoek waarvoor de gewone toegangsprijzen gelden.

Aanvoer Nieuwpoort op internet

De verwachte aanvoer in de Nieuwpoortse vismijn is voortaan ook te lezen op de website van de visveiling, onder het adres: <http://www.yucom.be>. E-mailberichten worden verstuurd naar visveiling.nieuwpoort@yucom.be.

Vier Vlaamse schippers volgen snurrevaadopleiding in Noorwegen

Het Vlaams Visserij Informatiecentrum (VVIC) uit Nieuwpoort deelt mee dat vier Vlaamse schippers een opleiding genoten hebben in de snurrevaadvisserij. Na overleg met de Dienst voor de Zeevisserij, de Rederscentrale en de door deze instanties voorgestelde schippers viel de keuze op de bij onze lezers niet onbekende Philippe Godfroid (Z

186) die ons meedeelt dat ook Ronny Pieters (O 316), Rudy Schiltz (Z 69) en Stefaan Decuyperre uitgenodigd werden. De vier trokken, sommigen vergezeld van familieleden, daarvoor naar Noorwegen waar ze de snurrevaadvisserij aan boord van een schip, in de praktijk konden volgen.

De snurrevaad (of de visserij met de zakzegen) is een hier vrijwel onbekende vismethode, die in Noorwegen evenwel zeer gebruikelijk is. Op de visgrond gaat het vaartuig voor anker. Aan de ankerketting wordt een tros bevestigd waarvan het uiteinde voorzien is van een boei en Schotse blazen. Aan de tros wordt een vislijn vastgemaakt. Het vaartuig legt de lijn in een grote bocht stroomafwaarts uit, schiet het visnet aan en keert met de tweede vislijn aan en keert met de tweede vislijn aan de andere vlerk terug naar de ankerplaats. De vislijnen worden langzaam ingehaald waardoor de vis die zich tussen de vislijnen bevindt in het net wordt gedreven. Met de zakzegen wordt de vis omsingeld. Bij ons is er alleen de Belgisch-Nederlandse N 350 Ingrid die deze techniek toepast.

Stilligregeling

In het Belgisch Staatsblad van 27 februari verschenen de besluiten i.v.m. de tijdelijke stilligregeling van bepaalde categorieën van vaartuigen (een regeling die nu loopt). De zestig vaartuigen die aan de stilligregeling moeten deelnemen krijgen een vergoeding. Deze bedraagt 135,- per BT, indien de brutotonnage hoger is dan 300, 180 frank per BT indien deze kleiner is dan 250 brutoton, 160 frank per BT ingeval de brutotonnage groter of gelijk is aan 250 maar niet groter dan 300 en 150 befr per BT indien het vissersvaartuig in de vaart is gekomen tussen 1 januari 2000 en 31 januari 2001. De premie dient aangevraagd te worden op een formulier dat door de Dienst Zeevisserij (Vrijhavenstraat te Oostende) ter beschikking wordt gesteld.

Op te merken valt dat de minister aan de vissers-werknemers van deze vaartuigen ook een extra vergoeding toekent van 1.150 frank bovenop de werkloosheidsuitkering. Het gaat daarbij over maximaal 20 dagen (voor april en mei samen). Het zijn de uitbetalingsinstellingen (vakbonden en hulpkas) die voor de uitbetaling verantwoordelijk zijn. Ook scheepsjongens die genieten van de overbruggingsuitkering komen in aanmerking. Zij dienen eveneens een kopie van de controlekaart bij de afrekening met het Zeevissersfonds te voegen.

We vernamen het overlijden van visser-op-rust Louis Labbeke. Hioj werd geboren te Oostende op 17 september 1908 en overleed er op 22 maart 2001. De begrafenisplechtigheid greep plaats op 22 maart 2001.

BOEK besprekingen

Frank Neyts

Britse oorlogsschepen in WO II

De verzameling scheepsplannen van het National Maritime Museum in Greenwich bij Londen is zonder twijfel de rijkste ter wereld. Met de Blueprint Series wil dat museum een boekenreeks bieden waarbij de ongekende waarde van deze verzameling plannen naar de buitenwereld toe wordt verduidelijkt. Ieder band uit de reeks handelt over één aspect van de Britse vloot. De publicaties geven niet enkel prachtige reproducties van de plannen, ieder boek bevat een uitvoerige tekst met het belang en de historische waarde van de beschreven plannen.

In de genoemde reeks verscheen onlangs *'British Warships of the Second World War'* van de hand van John Roberts. De titel laat het al vermoeden: dit deel bespreekt diverse scheepstypes waarmee de Royal Navy de strijd in de Tweede Wereldoorlog voer, van slagschepen tot vliegdekschepen met daartussenin een ganse reeks gespecialiseerde schepen en vaartuigen. Een prachtige uitgave!

British Warships of the Second World War (ISBN 1-86176-131-7) werd een gezamenlijke uitgave van het National Maritime Museum samen met Chatham Publishing. Het hardback boek, uitgegeven op groot formaat, telt 160 pagina's, is prachtig geïllustreerd en kost £30.

Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Chatham Publishing, 61 Frith Street, London W1V 5TA, UK. Fax +44.020.7434.4415.

De Engelse zeevisserij

Vis en de visserij hebben, sinds mensengeheugen, een belangrijke rol gespeeld in de voedselvoorziening van Engeland en Wales. Met *Engeland's Sea Fisheries, The Commercial Sea Fisheries of England and Wales since 1300*, slaagden de auteurs, David J. Starkey, Chris Reid en Neil Ashcroft, erin een standaardwerk neer te pennen. De visserij is altijd al een uitermate complexe menselijke bezigheid geweest. De auteurs hebben dan ook thema's te over om van hun boek niet alleen een prachtig, maar voor alles een buitengewoon interessant werk te maken. Wie dan ook de minste visserijkriebels in het bloed voelt moet gewoon

dat boek kopen.

De auteurs slaagden erin het veelomvattende onderwerp in een toegankelijke taal toe te lichten. Zij brengen 700 jaar visserijgeschiedenis tot leven. Het boek biedt een inzicht in een sector die eeuwenlang een centrale rol speelde in de economische activiteit en dat heden met uitsterven wordt bedreigd. In die zin vormt *England's Sea Fisheries* een bijdrage tot het begrip van het Britse maritieme erfgoed.

England's Sea Fisheries (ISBN 1-86176-124-4), een hardback op groot formaat, telt 272 pagina's, is uitvoerig geïllustreerd en

kost £35. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Chatham Publishing, 61 Frith Street, London W1V 5TA, Fax +44.020.7434.4415.

Aquarium Handboek

Bij Tirion Natuur verscheen zopas een handige gids onder de titel *Aquarium Handboek*. Gina Sandford (*'Aquarium, an owner's manual'*) tekende voor het auteurschap. Drs Peter Heukels zorgde voor de vertaling en de bewerking van de uitgave. De gids bevat de nieuwste informatie en handige adviezen over het houden van vissen in een sieraquarium. Het is een onmisbare leidraad voor iede-



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.

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

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

re aquariumhouder, of voor wie dat binnenkort wil worden. Ruim 180 soorten vissen en ongewervelden, zowel uit zoet en brak water, maar ook uit zee, zijn in het boekje afgebeeld en gedetailleerd besproken, waarbij aandacht is besteed aan de natuurlijke leefomgeving, de voortplantingsstrategie en de optimale omstandigheden in het aquarium. Er wordt onderscheid gemaakt tussen soorten voor de beginner, voor iets meer gevorderde en zeer ervaren liefhebbers. Wie geen aquarium bezit maar van waterlopen, de zee en het leven erin houdt, zal ook heel wat plezier aan het lezen van de gids overhouden.

Aquarium Handboek (ISBN 90-5210-420-4) is een uitgave van Tirion Uitgevers, Aalst. Het gebonden boek telt 256 pagina's en honderden vierkleuren foto's. Aanschaffen kan voor de prijs van 900 BEF.

Erika

Op 13 december 1999 zonk voor de Bretoense kust de tanker Erika. De ramp haalde wereldwijd alle krantenkoppen. De Franse autoriteiten schatten dat tussen de 2.000 en de 8.000 ton olie was weggespoeld uit de ruimen van deze 37.283 dwt metende tanker, die in een zware storm zo'n 30 zeemijl buiten de Franse kust in twee brak en zonk. De datum van 13 december 1999 zal in maritieme kringen nog jaren naklinken want de ramp met de Erika bracht een ommezwaai in de aan de rederijen opgelegde normen. Lloyd's List, de prestigieuze Britse maritieme krant, volgde het Erika-relaas op de voet en vervolgde een gedetailleerde verslaggeving, nooit eerder gezien. Precies die artikelenreeks in Lloyd's List vormt de basis van het nu verschenen boekwerk.

The Erika Book bundelt net geen 400 bladzijden krantenartikelen over de scheepsramp: de feiten, de gevolgen en de geleerde lessen. The Erika Disaster (ISBN 085978-999-4) kan worden besteld bij Informa Publishing Group Ltd, 69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ, Tel +44.20.7553.1000 of fax +44.20.7553.1106.

Zeilen

Bij De Alk & Heijnen Watersport uit het Nederlandse Alkmaar verschenen een aantal interessante boeken voor water- en zeilliefhebbers.

In *Het Complete Zeilhandboek* (ISBN 90-6013-127-4, auteur Steve Sleight) ligt de nadruk op zeer duidelijke instructies en praktische adviezen. Daarom is het zowel een trainingshandboek voor beginners als een actueel en compleet naslagwerk voor de gevorderde zeiler. Het is een veelomvattende gids voor praktisch zeemanschap. Het boek

telt 320 pagina's en kost 1985 frank. Moderne zeil- en motorjachten zijn vaak voorzien van veel techniek die het leven aan boord comfortabel doet zijn. In *'Techniek aan boord'* (ISBN 90-6013-130-4, auteur Kasper van Zuilekom) komen allerlei technische onderwerpen aan bod op een manier die elke watersporter kan begrijpen en waar hij of zij gebruik van kan maken in de praktijk. Een uitermate nuttig boekje. Aanschaffen kan voor 750 frank.

Wie het zeilen onder de knie heeft en voor wie de techniek geen geheimen meer kent is er tot slot nog de prachtige en interessante gids 'Beleef meer aan het IJsselmeer' (ISBN 90-6013-126-6, kostprijs ongeveer 400 frank). De 112 pagina's tellende gids toont de weg aan wal rond het IJsselmeer. Wat valt er te doen in bijvoorbeeld Enkhuizen, Hoorn of Lelystad? Het boekje schetst de opvallende en unieke kanten van de verschillende regio's langs het IJsselmeer. Per deelgebied leest u een globale karkerschets van de havens en achterland, een aantal aanbevelingen voor routes te voet of op de fiets. Dus niet alleen een gids voor de watersporter, maar voor iedereen die voelt voor een prachtig stuk Nederland.

De publicaties van De Alk & Heijnen Watersport worden in België verspreid door Uitgeverij Agora uit Aalst.

Ter Cuere over de visserij

Het jaarboek 2000 van de Bredense heemkring Ter Cuere besteedt veel aandacht aan de visserij. Louis Vande Casteele zet er zijn jaaroverzichten van de visserij in verder. Hij is inmiddels aan het jaar 1955 gekomen en de lezer krijgt, over een veertigtal bladzijden verspreid, de kans om alle Vlaamse visserijgebeurtenissen van dat jaar te volgen. Zoals steeds zijn daar ook nu weer taltijke foto's bijgevoegd.

Daarnaast legt Daniël Pots van naadje tot draadje uit hoe de IJslandvaarder 0 129 Amandine destijds op de Oostendse Panesiwerf gebouwd werd.

We leren er zelfs uit welk fornuis de Amandine *niet* aan boord gekregen heeft. Mooi fotomateriaal versiert ook deze bijdrage.

Geïnteresseerden in dit jaarboek kunnen contact opnemen met de Heemkring Ter Cuere, Sluisvlietlaan 100 te 8450 Bredene.

Jaarboek Nederlandse en Belgische visserij

Onze Nederlandse collega's van Visserijnieuws melden ons dat het nieuwe jaarboek voor de Nederlandse en Belgische Visserij 2001 verkrijgbaar is.

U kunt het bestellen door 1181 BEF over te maken op rekeningnummer 280-0580665-60.

Studie catamaran voor de kustvisserij

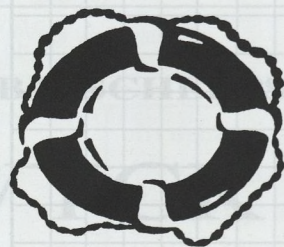
De vzw New Fishing Systems heeft de voorstudie afgewerkt i.v.m. het project 'Studie innovatief catamarantype kustvisserij).

Het verslag, waarop we later in dit blad terugkomen, kan aangevraagd worden bij New Fishing Systems (Philippe De Vestele), Vismijnlaan 5 te 8400 Oostende. Tel.: 059 / 32 18 64. Fax: 059 / 32 08 13.

Europese Commissie lanceert groen Boek

De Europese Unie wil een debat lanceren over de toekomst van de Europese visserij. Daarom heeft ze het initiatief genomen om een zgn. groen boek te lanceren. Bedoeling is de vissers en reders dermate bij het initiatief te betrekken, zodat ze zich mee verantwoordelijk gaan voelen voor de uitvoering van de maatregelen die hen opgelegd zullen worden.

Het zgn. groene boek is in te kijken op de website van de Commissie: http://europa.eu.int/comm/fisheries/policy_en.htm



COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

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

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

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

TUSSEN SCHIP & KAAI

25 februari 2000. Een onherkenbare, gemaskerde lolbroek nadert ons tafeltje. In zijn hand houdt hij een blikken pot. Om de hals bengelt een bordje: "beter pensioen voor een vissersgezin". Gekkend springt hij van tafeltje tot tafeltje en steekt het potje uit. Heel grappig. Haastig schieten we in onze zak, en gooien wat pasmunt in het potje. Dit terwijl een officiële verdediger van de werknemers ons ooit toevertrouwde, de vissers niet te veel geld te willen geven, omdat ze het dan toch maar verzuipen. En of deze bedelaar tenslotte net dat deed, kon ons weinig schelen. 't Was carnaval. Dan mogen de remmen wel eens los. Want wij zijn niet zo



kortzichtig als sommigen, die alles en iedereen die kritisch is als "gefrustreerd" bestempelen. Wij zijn niet zo elitair als zij, die vinden dat hun eigen beleid, hun eigen ideeën, hun termijnvisie de enige juiste is. En dat ondanks het feit dat Zijn Naam in de mijne voorkomt. Neen, in tegenstelling tot alweer het clubje van "sommigen", voelen wij ons niet almachtig. Goedkoop en ongemanierd, respectloos en simplistisch is het hoe de top zich verweert tegen de toenemende gevoelens van ongenoegen onder de vissers, die met een armzwaai als *frustraties* bestempeld worden. Om dat gebaar kracht bij te zetten offeren ze hun ander werk op ten gunste van polemieken in een "editoriaal" (geen correct Nederlands, maar bij deze vergiffenis), dat veel boller staat van de verdachtmakingen, halve waarheden, verdraaien van feiten en uit de context trekken van verklaringen dan HVB het in 68 jaar had kunnen doen (Rederscentrale, februari 2001, Bart Schiltz).

Wie is hier eigenlijk gefrustreerd? Terwijl twee van de drie traditionele vakbonden de deur open houden voor de nieuwe vereniging VASCO, wordt bij de Rederscentrale enkel door het spiongaatje gekeken. Ach, 't is het clubje van de gefrustreerde vissers maar. Welke oplossingen die hebben voor het dreigend faillissement van een aantal reders weet men niet. Een ééndagsvliegje is dat clubje, meer niet. Zo spreken die mannen daarover.

Alsof wij het niet erg zouden vinden dat er rederijen op rampzalige scenario's afsteveneren. Alsof wij niet liever willen dat het voor reders en vissers op wieltjes loopt. Alsof wij niet weten dat het goed is voor de visser als het beter gaat met de baas. Maar we begrijpen niet dat dat bereikt moet worden door de visser informatie te ontzeggen, door hem af te doen als een instrument, door hem te gebruiken voor onwettige acties... De Rederscentrale zegt open te

staan voor alle zinvolle suggesties, die kunnen bijdragen tot het afwenden van falingen. Zou het creëren van een omgeving waarin de visser tevreden zijn werk kan doen dan geen prioriteit moeten zijn? Al die gedurfde, moedige investeringen van de reders, zouden die niet optimaal renderen met een naar waarde geschatte bemanning? Dacht ik toch. Trouwens. Daar zijn in de Vlaamse vloot ook voorbeelden van. Een jonge reder, goede vriend van me, leidt zijn rederij op een manier die hem een bemanning garandeert. Aan de loonsvoorwaarden die hij biedt, wil iedereen wel aan de slag op zijn schip. Op het eerste gezicht betaalt hij dan wel een hoger percentage uit (óók tijdens het brandstofprijzprobleem!), maar het terugverdieneffect, door een gemotiveerde bemanning te leiden, zal hem geen windeieren leggen. Is dat een zinvolle suggestie? Ja toch, als je er tenminste open voor staat hé! Het hangt allemaal wat af van de lengte van je neus.

Zullen de dwarsliggers nu aan het lobbyen gaan om de stilligperiode(s) af te wenden? Zullen ze met bommen gooien, pamfletten strooien en dreigbrieven sturen? Mensen afsnauwen aan de telefoon? Een hele carnavalswinkel met gezichten opkopen? Neen. Maar wie/wat zou hen kunnen weerhouden om hun recht op een eigen mening te gebruiken? De Rederscentrale houdt van suggesties. Ze heeft er vorige maand een massa gekregen van de schippers, per satelliet. Maar dat werd doodgezwegen. De post van de vissers strookte blijkbaar niet met hun visie dat de visserijdruk moet verlagen in gebieden waar nog mag gevist worden. De schippers opteerden voor een gespreide stilligregeling, waarbij visbescherming ook het sociale leven van de bemanning ten goede komt. Vaartdagen verminderen? OK. Organiseer stilligperiodes tijdens de schoolvakanties. Onze echtgenotes en kindjes hebben er ook wat aan. Een vergoeding van 1150 frank boven op de werkloosheidsvergoeding? Een mooi begin. Maar, ook de vissers hebben geïnvesteerd. In een huisje, een veilige haven waar ze vrouw en kroost achterlaten tijdens hun lange omzwervingen op zee. Met een afbetalingsschema aangepast aan hun inkomen. Dit jaar liggen we één maandje stil. Zoals we in de laatste twintig jaar steeds strakker aan de teugels vissen, kan het makkelijk voorspeld worden: de stilligperiodes zullen stilletjes, jaar na jaar, frequenter en langer worden. Ook de vissers komen op die manier in de problemen. Het logische gevolg laat zich raden. Er zijn steeds meer interessantere jobs buiten de sector. En de Rederscentrale? Daar vinden ze dat enkel de mensen die in de sector geïnvesteerd hebben belangrijk zijn. Zonder investeringen is er geen toekomst. Maar hebben ze intussen het bemanningsprobleem opgelost? Noppes. In de hand gewerkt. Verkeerde beleidsopties. Investeren van hun leden? Sorry jongens. De chirurg heeft gefaald. Elvis has left the building.

Froid

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Schiltz: Nieuw sociaal statuut laat nog lang op zich wachten

Volgens Bart Schiltz, editorialist van het Informatieblad van de Rederscentrale, is het nieuwe sociaal statuut van de zeevissers ook vandaag nog steeds een zaak van lange adem. Alhoewel de noodzaak ervan al vele jaren erkend wordt, zitten de sociale partners blijkbaar nog steeds in het stadium van de prille voorbereiding. Hij maakt zich dan ook boos op: *'Diegene die de ontwerp teksten die nog niet klaar zijn ter beschikking stelt van mensen die er wellicht niets van kennen'*. Met dat laatste worden de vissers bedoeld.

De topman van de Rederscentrale legt de sector ook uit hoelang de zaak nog zal aanslepen: *'Het is de bevoegdheid van de sociale partners (de officieel erkende vertegenwoordigers voor de sector) om in de schoot van het Paritair Comité deze materie ter discussie te brengen. Wetten indienen of wijzigen behoort tot de bevoegdheden van de politici.'*

En Schiltz vervolgt: *'Een ander of aangepast wetsvoorstel indienen is een eerste stap. Deze laten goedkeuren door het parlement is een tweede fase die tijd vergt. Het op papier zetten van de ideeën, die daarna moeten worden voorgelegd aan de achterban, is specialistenwerk. De sociale partners op zich specialisten in dergelijke materie worden hiervoor bijgestaan door een aantal topjuristen (...)* Er moet nog veel gewerkt worden vooraleer er een nieuwe wet kan worden ingediend die de sociale begeleiding in de sector moderniseert. In uitvoering van een wet, die slechts de basis van de reglementering betekent, moeten besluiten en CAO's worden uitgevaardigd. Na consensus over de algemene bepalingen van het wetsvoorstel de sociale partners zich beraden over de uitvoering ervan. Pas daarna kan, nog steeds volgens Schiltz, *'een overlegronde beginnen met de basis.'*

In afwachting van dat hele proces, dat al vele jaren geleden opgestart had moeten worden en dat volgens de planning van Schiltz ook nog eens vele jaren zal aanslepen, mogen de vissers vooral geen eigen initiatieven nemen om bijvoorbeeld hun veiligheidssituatie te verbeteren, want *'Solidariteit is veel meer dan de veiligheidshelm opzetten voor het werk aan dek van een vaartuig.'* (lkm)

Sportvissers boycotten beroeps-warrelnetvissers

Zowel de N 95 *Jona II* als de O 369 *Attila* moesten het al meemaken dat hun netten verdwenen bleken te zijn. Beide schepen beoefenen de staandwantvisserij. Dit betekent meteen dat de vaartuigen van de warrelnetvissers terug naar de thuishaven keren nadat de boelen in zee uitgezet werden. De bemanningen gaan die netten pas later terug bovenhalen. Ze zijn trouwens de enige staandwantvissers van de Belgische vloot.

Volgens een van de betrokkenen staat het vast dat de netten verwijderd worden door sportvissers die bij voorkeur rond de scheepswrakken hun lijnen uitsmijten en zich daarin gehinderd voelen door de aanwezigheid van de netten van de beroepsvissers. Ook uit Groot-Brittannië bereiken ons overigens gelijkaardige berichten. Probleem is dat geen van de betrokken beroepsvissers de verdenkingen hard kan maken. De vandalen zouden desgevallend op heterdaad betrapt moeten worden om concrete beschuldigingen te kunnen uiten.

Kwaliteitscontrole in Nederlandse veilingen

Drie Nederlandse visveilingen, verenigd in UFA, starten een pilootproject om tot een betere kwaliteitsbegeleiding van de verse vis te komen. Het project kreeg de naam: *Platform Tracking & Tracing Kwaliteitsvis Nederland* mee. De drie visveilingen (Scheveningen, Stellendam en Colijnsplaat) willen dat een kwaliteitsbeoordeling zien ontstaan die de zaak volgt tot op het bord van de consument (in het jargon heet dat: *from fish to dish*). Volgens de persmededeling ontstaat een en ander mede onder druk van de grote supermarktketens. Ook blijken andere sectoren (zoals vlees en fruit) dezelfde weg op te gaan, zodat de initiatiefnemers verwachten dat ze van die andere ontwikkelingen zullen kunnen leren. Een en ander moet ook gezien worden in de bikkelharde concurrentiestrijd die zich momenteel tussen de verschillende visveilingen afspeelt en waarbij de Nederlandse vismijnen elkaar ook al onsportief gedrag en een gebrek aan deontologie verwijten.

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
Voor opvolging van Uw subsidiedossiers en projecten
Een coöperatieve aangepast aan Uw noden

Centrale
Tel 059 / 33.90.90 — Fax 059 / 32.04.46
E-mail: ova@skynet.be - website ova.be

Afslag - Koeltransporten
Steve - Patrick
059 / 33.90.93 - 059 / 33.90.92

Loonadministratie
Fabienne
059 / 33.90.95

Boekhouding
Karine
059 / 33.90.90

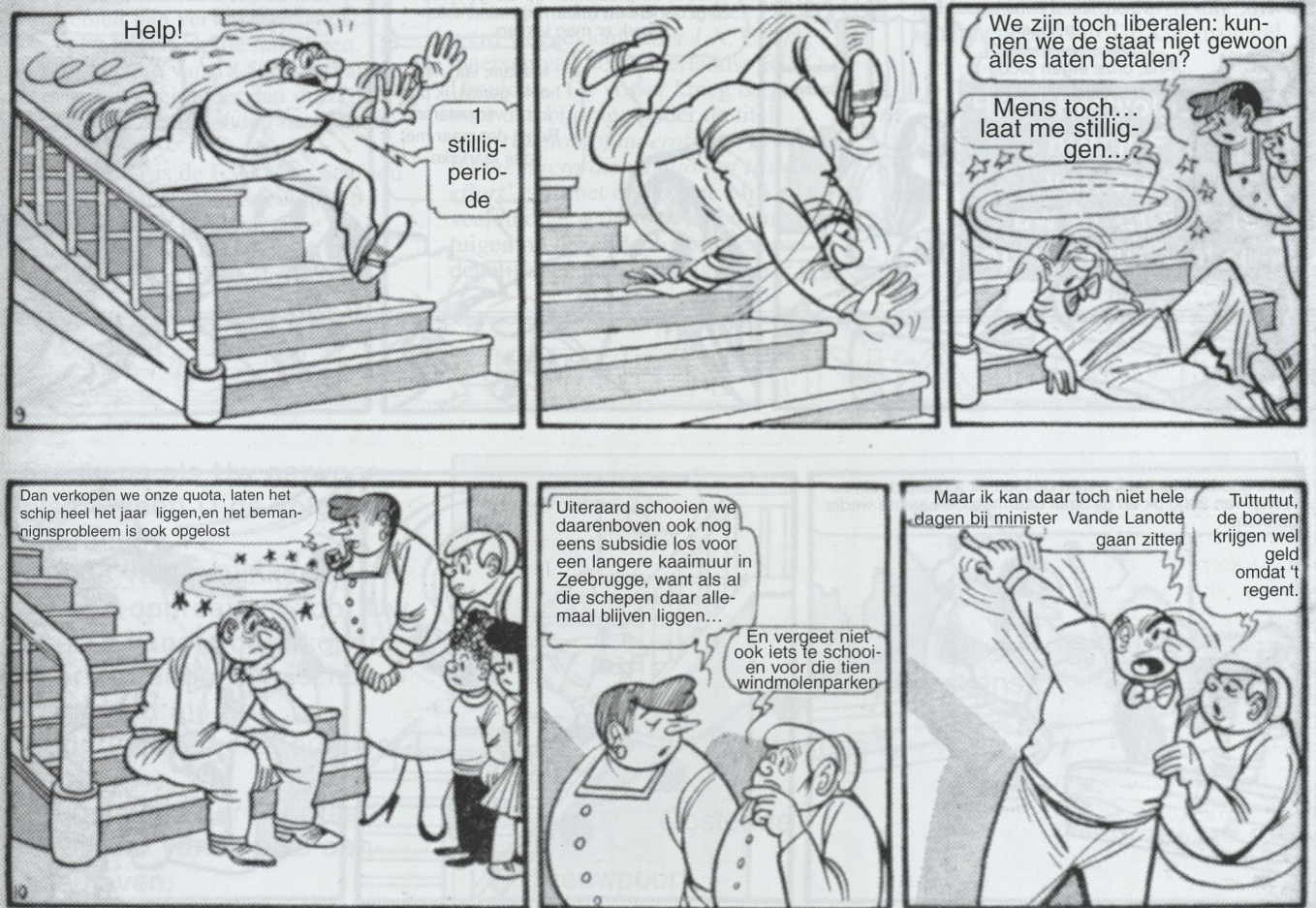
Directeur — Marc BRUYER
059 / 33.90.99.

De coöperatieve van de reders, met meer dan 50 jaar ervaring!

De
weder-
komst
van

DE LAATSTE vuurtorenwachter

Wat vooraf ging: op uitdrukkelijke bede van de verenigde commissies van de sectortop sporen wij sinds 1 wjl onze medewerker De Laatste Vuurtorenwachter weder op. In deze laatste aflevering van deze even spannende als olijke zoektocht krijgt de lezer eindeling enige klaarheid: komt DLV weder of juist niet. That is the question. De vraag is niet zonder belang, want de kwestie van het imago van onze Vlaamse visserij wordt weer brandend actueel nu onze schepen allemaal voor de kant blijven liggen en het vissersvolk zich vele dagen onder de bourgeois begeven alwaar het er weer stormachtig zal aan toe gaan. Hoogtijd dus om ook afscheid te nemen van het poepende koppel in het vertrek van onze held.



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

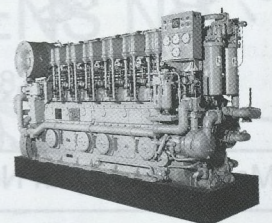
Bureel - werkplaatsen:

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.





Goed, goed, we gaan maar weder 1 nieuwe actie ontketenen.

A ja, de Ollanders doen dat ook hoor!



Maar ik zal dat eerst eens bevragen in mijn Raad van Beheer.



Ach, laat u eens lekker omkopen.

Aha, onze eigen producent van windmolen-energie is daar.



Ik los al uw problemen op als gij ervoor zorgt dat **alleen maar mijn** windmolenpark er mag komen.

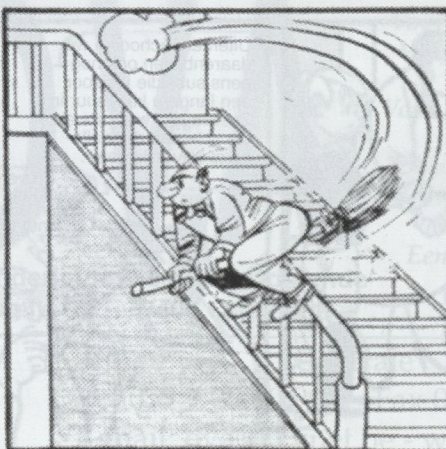
Madam; laat mijn hoofd gerust, ik ben aan 't vergaderen. Regel dat maar met ons Markske.



Is er dan niets waarmee ik u kan verleiden?

't enige dat de sector vooruit kan helpen is de wederkomst van De Laatste Vuurtorenwachter!

Ook goed. Ik sc henk u mijn op1300 pk afgesteld ruimteschip van 2000 pk en gij haalt daarmee De Laatste weder binnen.



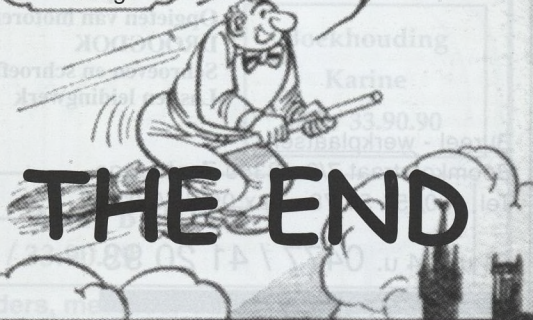
Maar onderwijl in Nero's WC: 🐛

Allez we zijn ermee weg. Eerst blabla en dan boemboem. Want lullen zonder neuken is kut. (Dit is 1 regeringsmededeling.)



Volgende maand is De Laatste hier gewis weder terug.

En hij staat scherper dan ooit! Sidder dan, addergebroed!



THE END

VAN 24 TOT 26 APRIL IN BRUSSEL

9de European Seafood Exposition

De negende European Seafood Exposition (ESE) in het Brusselse Expo Centrum op de Heizel is opnieuw een stukje uitgebreider dan de vorige. Volgens de organisatoren heeft de ESE zich in enkele jaren opgewerkt tot het grootste visevenement in Europa waarop de hele visproductenwereldmarkt aanwezig is.

Van dinsdag 24 tot donderdag 26 april is de ESE, samen met Seafood Processing Europe voor uitrustingsgoederen, toegankelijk voor het gespecialiseerde publiek. Op de ESE zijn alle takken van de visverwerking en -handel ondergebracht in drie expohallen. De producenten van verwerkingsapparatuur zitten in een vierde hal bijeen. Op een oppervlakte van 18.500 vierkante meter presenteren meer dan duizend bedrijven uit zestig landen hun producten.

Nieuw dit jaar is de ESE New Seafood Products Competition. Specialisten keurden de beste producten die het afgelopen jaar zijn ontwikkeld voor de retail, de foodservice en de associated

products. Op de openingsdag worden de uitverkoren innovaties bekendgemaakt.

Op de vakbeurs zijn een aantal Belgische producenten of vestigingen van multinationals aanwezig. Ook onze noorderburen hechten veel belang aan dit internationaal forum. Nederland pakt net als vorig jaar uit met een groepsstand waarin twintig visimporteurs en -exporteurs samengebracht worden onder de slogan "Freshness from Holland". (gw)

ONDERZOEK

Nederlandse vorser haalt prijs Rederscentrale binnen

De prijs van 40.000 bef die de Rederscentrale geschonken had aan het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) werd weggekaapt door J.A. Craymeersch van het Nederlandse RIVO in IJmuiden. De vorser kreeg de prijs voor een bijdrage onder de titel: 'Distribution of macrofauna in relation tot the micro-distribution of trawling effort'. Uit het onderzoek blijkt dat het veelvuldige activiteit van boomkorvaartuigen op dezelfde visgronden wel degelijk negatieve gevolgen voor het

plaatselijke bodemleven kan hebben.

KNOKKE - HEIST

Soetkin bekroond

De Marnixkring Knokke-Heist reikte voor de derde keer de Blinckaertprijs uit. Deze gaat telkens naar een bedrijfsleider die een aansprekende Vlaamse benaming voor zijn zaak kiest.

Dit keer viel de keuze op vastgoedmakelaar Leliaert (!) die sinds jaren doelbewust Nederlandstalige namen voor zijn bouwprojecten zoekt. Een erevermelding kreeg reder Willy Versluys. De rederij Versluys-Couwyzer reedde dit jaar immers de nieuwe Z 18 'Soetkin' uit. Het schip volgde de 'Tijl' op. Ook in de Vlaamse naamgeving van de twee schepen ligt verwantschap. Soetkin is met name de moederfiguur uit het schelmenepos van Tijl Uilenspiegel.

**HEt EErstvolgENDE
nummEr
van HVB
in uw briEvENbus
op vrijdag 4 mEi**

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

ZV huldigt verdienstelijke reders

IN DE ZEEBRUGSE Visveiling werden de verdienstelijke reders gehuldigd. De prijs voor de grootste besomming ging naar rederij De Parel van Freddy De Paepe. Zijn Z 186 *Shannon*, aangevoerd door onze huiscolumnist Philippe Godfroid en door Nick Schiltz, realiseerde in de ZV een aanvoer van 338 500 kg, goed voor een besomming van 59,5 miljoen frank. De Z 69 *Atlantis* bracht weliswaar meer vis op de markt (451 629 kg), maar tikte af op 58,6 miljoen frank. Bij de familie Luckx-Decordier mogen ze zich de garnaalkoning noemen. Hun Z 85 *Morgenster* kreeg voor 128.787 kg de som van 19,2 miljoen frank. De Z 548 *Flamingo* was de beste eurokotter. De rederij Nathalie tenslotte maakte in zijn categorie



de grootste jaarvangst (442.846 kg). De Z 483 realiseerde er een besomming van 50,3 miljoen frank mee. Dan waren er nog prijzen voor de grootste stijger (Z 36 *Arca*) en voor de grootste koper (gebroeders Paulus). Graag hadden we over dit gebeuren een uitgebreide (foto)reportage in HVB geplaatst. Helaas werden wij op de plechtigheid niet uitgenodigd. Ondanks beloften van de directie van de Zeebrugse Visveiling om HVB niet te boycotten, heeft HVB geen lijst ontvangen van de gelauwerden. Evenmin werd iemand van ons blad uitgenodigd voor de viering van de verdienstelijke reders in Zeebrugge. Is er onwil in het spel? We hopen van niet. Wellicht zou de ZV-directie zou er goed aan doen haar adressenbestand eens na te kijken, want er zijn blijkbaar hiaten in gekomen. (Juul Devocht)

Schoolschip verkoopt in Zeebrugge

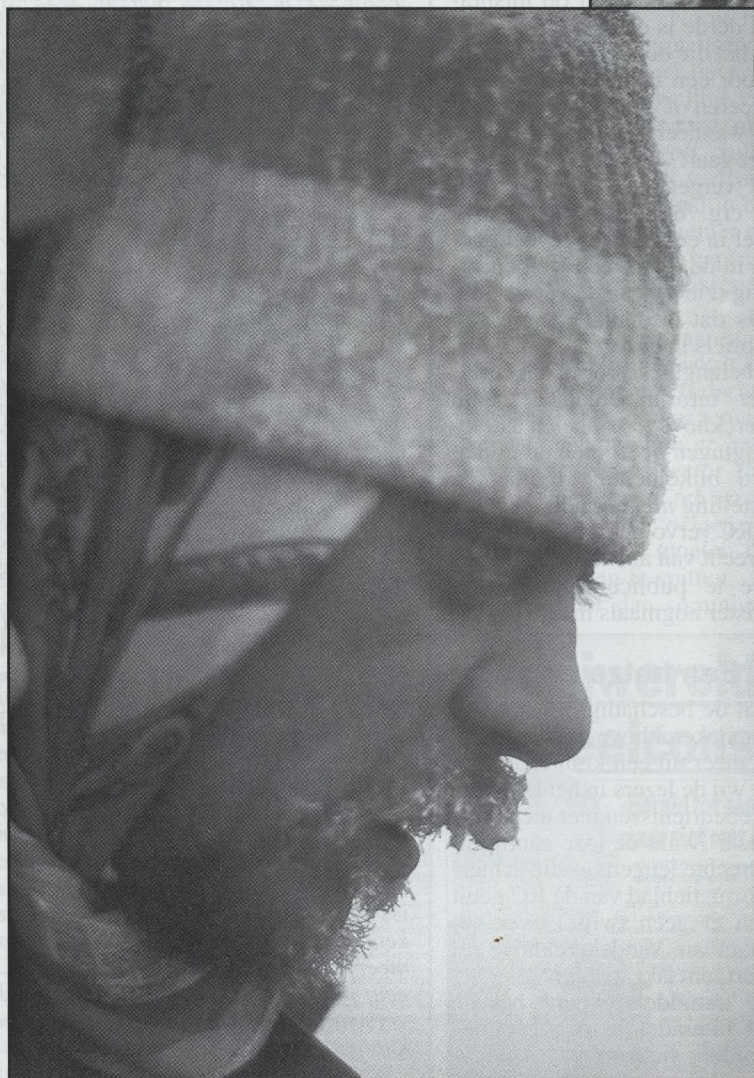
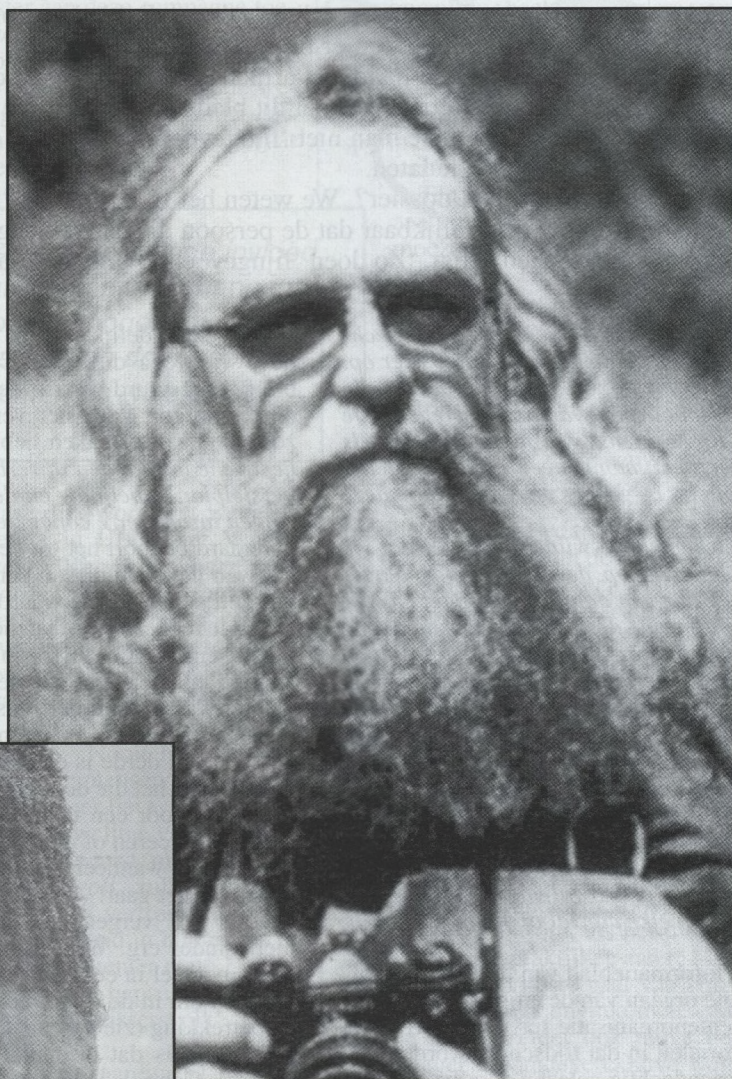
De leerlingen van het PMI in Heist hebben in hun laatste jaar de mini-onderneming BUT opgericht. Bedoeling is dat de leerlingen op die manier alle facetten van het vissersbestaan beleven. De mini-onderneming is dus eigenlijk een kleine, fictieve rederij. Tot de taken van BUT behoort ook een intensieve aanwezigheid op zee. De leerlingen ondervinden zodoende in deze moeilijke tijden van quota en hoge brandstofprijzen de werkelijkheid van dichtbij. Aan het experiment met het schoolschip De Broodwinner werd deelgenomen door de leerlingen Hendrik Rappé, Bart Geeraert, Tom Vantorre, Johan De Backere en Bibiche Degende. De leerlingen hebben twee maal 24 uren voor de Franse en de Engelse kust gevist. Zij brachten 54 kg tong binnen, 64 kg pladijs, 11 kg griet en 44 kg kabeljauw. Op maandag 5 maart hebben zij hun vangst in de Zeebrugse Visveiling aangeboden. De besomming bedroeg 46.839 frank. (Juul De Vocht)



Fotograaf ter zeevisserij

Serge Lucas

De Franse journalist-fotograaf Serge Lucas heeft de afgelopen twintig jaar zijn beroepsleven tussen de vissers doorgebracht. Hij wilde zijn pen en lens ten dienste stellen van 'een vak dat anders is dan alle andere'. Deze Normandiër verklaart zijn keuze als volgt: *'Ik interesseerde me voor de vissers omdat ze niemand anders interesseerden. En wanneer er al over hen in de pers gesproken werd, waren het enkel slechte dingen.'* Zijn eerste contact met de vissers dateert van een staking in 1968. Lucas is dan de journalist die, in opdracht van een dagblad, deze staking verslaat. Daarna ziet hij de vissers regelmatig terug, telkens het nieuws erom vraagt. In 1978 is hij voldoende geboeid door het vissersberoep dat hij besluit *'voorbij de pier te gaan'*. Hij wil hun leven aan boord delen en ze aan het echte werk zien: *'Wat dat betreft had ik drie troeven op zak: vrije tijd, relaties en zeebenen.'* Lucas publiceert in 1979 zijn eerste zeereportage in het Franse tijdschrift *Géo*. Hij vertelt erin over zijn 70 dagen durende



expeditie voor de kust van Groenland. Hij is nu nog altijd trots op dat werk: *'De vissers wareng eraakt door het andere beeld dat ik van hen schetste: eindelijk werden ze bekeken als gewone arbeiders.'*

Andere artikels volgden en hij produceerde ook drie fotoboeken waarvan het ondermooie *'Pêcheurs'* in ons bezit is. Inmiddels heeft hij genoeg inzicht in de visserij gekregen om ons ook nog het volgende mee te geven: *'De vissers kennen de ecologische problematiek heel goed. Zij zien de grootte van de vis afnemen. Zij kennen de gevaren van hun activiteit, maar zij kunnen niet met vissen stoppen: ze moeten wel doorgaan. Deze mannen zijn de eersten om te hopen dat hun kinderen de traditie voortzetten.'*

(Bron Visserij in Europa, nr 6, feb. 2001)

Foto boven: de fotograaf Serge Lucas. Foto onder: Visser aan boord van het fabrieksschip 'Finland', op jacht aan de visgronden van New Foundland (Foto overgenomen uit het boek *Pêcheurs* van Serge Lucas.)

Sectortop neemt Het Visserijblad onder vuur!

HET ZIET ERNAAR uit dat er door de top van de sector een campagne georganiseerd wordt tegen Het Visserijblad in het algemeen en tegen Flor Vandekerckhove (die sinds 1988 het editoriaal van dit blad verzorgd heeft) in het bijzonder. Naar verluidt zou er bij minister van landbouw Gabriëls een dossier liggen dat, aan de hand van artikels die Vandekerckhove geschreven heeft, moet aantonen dat het dit blad aan 'menselijke diplomatie' (sic) ontbreekt en dat onze man niet 'fijngvoelig' (weer sic) genoeg is om zich met de vissers in te laten.

Wie is de motor achter dit dossier? We weten het niet, want de 'menselijke diplomatie' veronderstelt blijkbaar dat de persoon die aangeklaagd wordt dat dossier niet te zien krijgt. Zo doen 'fijngvoelige' mensen dat dus.

VANDEKERCKHOVE PROBEERT NU zijn rechten te laten gelden en eist het dossier op. Hij doet dit in het kader van de wet die de openbaarheid van bestuur regelt. De juridische dienst van minister Gabriëls onderzoekt momenteel of ze wettelijk verplicht is gevolg te geven aan deze vraag.

Vandekerckhove wilde eerst niet dat we via dit blad op de aantijgingen reageren. Maar een aantal recente feiten wijzen erop dat de besmeuringscampagne onverminderd verdergaat: uitlatingen van aalmoezenier Demaeght, de ZV die HVB voor het eerst niet uitnodigt op de viering van de verdienstelijk reders en loze aantijgingen in het Informatieblad van de Rederscentrale (RC)... Zouden dit de plekken zijn waar we de personen vinden die achter het dossier schuilgaan? In elk geval is de grens voor ons nu bereikt. HVB zal voortaan hard reageren op elke aanval op haar integriteit.

Het Informatieblad van de RC is het officiële orgaan van de enige erkende producentenorganisatie ter zeevisserij. De editoriaalen in dat tijdschrift worden dan ook aandachtig gelezen door beleidsmakers tot op het hoogste niveau.

In recente nummers van dat 'informatieblad' werd publicist Flor Vandekerckhove in een negatief daglicht gesteld. Uiteraard is dat schadelijk voor deze man, want de editorialist van dat 'informatieblad' is een gezaghebbend persoon en zijn woorden worden al te gemakkelijk voor waar aangenomen.

Vandekerckhove was dan ook de mening toegedaan dat de uitlatingen in het betreffende 'informatieblad' hem schade berokkenen. Hij maakte bijgevolg gebruik van het recht dat aan elke burger toegekend wordt en stuurde een 'recht van antwoord' naar de RC. Daarin omschrijft hij de aantijgingen terecht als 'onjuist' en 'beledigend'. In dezelfde brief daagt hij de redacteurs van dat tijdschrift uit om hun verwijten te concretiseren, zodat hij hen ook concreet van antwoord kan dienen.

Oeps, vergeten

In de RC heeft men 'vergeten' deze brief te publiceren. Naar verluidt zou de Raad van Bestuur beslist hebben geen polemiek meer met Vandekerckhove te voeren. Daarenboven was er veel kans dat de brief daar inmiddels zoekgeraakt

was. Uiteindelijk kreeg Vandekerckhove vanwege directeur Corbisier een brief toegestuurd waarin deze zich verontschuldigde voor het verzuim. Het zou allemaal te maken hebben met 'de hectische toestanden in verband met het herstelplan kabeljauw en de besloomingen inzake onze concurrentiepositie'. Uiteraard behoort het tot de bevoegdheden van het bestuur van een organisatie om zelf te beslissen waarop ze al dan niet wil reageren. Maar het is ronduit onthutsend dat de RC op zo'n lichtzinnige manier met de democratische rechten van een burger omspringt. Dat men niet wenst te reageren op uitspraken van een derde is één zaak. Een andere zaak is het die derde het zwijgen op te leggen door een recht van antwoord niet te publiceren of met de publicatie te wachten tot wanneer niemand nog weet waarover het gaat!

Dat het een 'vergetelheid' is, maakt het niet minder erg. Want Vandekerckhove is momenteel in een ernstig gevecht gewikkeld om in de sector een welbepaalde betrekking (zie verder) te verwerven. Belangrijk is dat de handtekening van minister Gabriëls in deze zaak van doorslaggevend belang is. Door in het editoriaal van het 'informatieblad' de naam van Vandekerckhove te koppelen aan loze beschuldigingen geeft men de minister uiteraard bijkomende argumenten om die aanstelling niet te ondertekenen. Doordat de RC vervolgens ook nog eens vergeet het recht van antwoord van Vandekerckhove te publiceren, bevestigt men de minister nogmaals in zijn beslissing.

Een hetze

Intussen gaat de beschadigingscampagne tegen Vandekerckhove verder. Dat blijkt onder meer uit een krantenartikel, een stuk dat wij de lezers in het licht van de jongste gebeurtenissen niet meer willen onthouden. Want de loze aantijgingen — regelrechte leugens — die achteraf in het Informatieblad van de RC geuit werden laten er geen twijfel over bestaan: de naam van Vandekerckhove zal en moet zwartgemaakt worden!

Ondanks de inmiddels gedane belofte dat de brief uiteindelijk toch gepubliceerd zal worden, hebben we het initiatief genomen om aan deze zaak brede rechtbaarheid te geven. Hieronder kunt u kennis nemen van de betreffende

brief, die de RC misschien wel, misschien niet zal publiceren.

De brief

"Geachte Heren,

1. In het editoriaal van het Informatieblad van de RC (jg 28, nr II, februari 2001) wordt mijn naam genoemd. Ik zou in HVB geschreven hebben: 'Dat de verklaringen van de directeur en de voorzitter (cfr. Flor Vandekerckhove) tegenstrijdig zijn.' Ik wil uw lezers en uzelf erop wijzen dat dit pertinent onjuist is. Nergens in het betreffende nummer van HVB kunt u dergelijke zin van mij citeren.

2. In het eindejaarsnummer van het Informatieblad (jg 27, nr XII, 2000) hebt u, met betrekking tot de nieuwjaarswensen geschreven: 'De ingezonden teksten worden zoals steeds integraal, met het hoogste respect [voor] de vrijheid van meningsuiting afgedrukt. Zelfs als wij weten dat de inzender het helemaal bij het verkeerde eind heeft of slechts gebruik wil maken van de geboden kans om zijn frustraties te uiten.' Blijkt dat veel van uw lezers de mening toegedaan zijn dat dit op mijn inzending betrekking heeft. Indien dit inderdaad het geval is dan vind ik dit een beledigende uitspraak. Ik zou ik het op prijs stellen indien u mij meedeelt waar ik het in die tekst 'helemaal bij het verkeerde eind heb'. Dit zal mij toelaten u concreet te antwoorden op een concrete beschuldiging. Indien u dit wenst voeg ik daar ook concrete bewijzen aan toe.

3. Van de RC-directeur ontving ik een brief waarin hij de editorialist van HVB ('De man op de kaai') verwijt dat deze Corbisier woorden in de mond legt die hij niet gezegd zou hebben, of die uit de context gerukt zouden zijn. Ik ben zo vrij geweest deze kwestie te onderzoeken en kan u meedelen dat de redactie over meer dan voldoende documenten beschikt die aantonen dat 'de man op de kaai' de lezers correct geïnformeerd heeft. Omdat uw directeur onze integriteit in twijfel trekt, zelfs beweert dat we liegen, publiceerde HVB de nodige bewijzen in de editie van 2 maart.

4. Blijkt uit uw editoriaal (jg 28, nr II, februari 2001) dat de lezersbrieven in HVB u storen. Uit datzelfde editoriaal (en uit vele vroegere uitlatingen) blijkt dat het u ook stoort dat politieke en andere verantwoordelijken die meningen vervolgens lezen. Mag ik u erop wijzen dat het een verworvenheid van onze samenleving is dat mensen (alle mensen) er een mening mogen op nahouden (zelfs als dat volgens u een 'verkeerde' is) en dat ze deze mening mogen bekendmaken. Dat dit hoe langer hoe meer ook in de visserij gebeurt, is m.i. een positieve evolutie, maar wellicht verschillen we daar van mening. Moet kunnen!"

Het laagste nieuws

Op 8 februari publiceerde het dagblad

Het Laatste Nieuws (HLN) een artikel onder de titel: *'Heibel in visserijwereld over benoeming moreelconsulent'*. Ook daarin wordt Vandekerckhove verschillende keren genoemd. Een en ander heeft te maken met zijn voordracht als moreel consulent door de Centrale Vrijzinnige Raad (CVR).

Visserij-aalmoezenier Dirk Demaeght zegt in dat artikel dat hij met Vandekerckhove niet wil samenwerken. Hij wordt daarin gesteund door een aantal hoge personaliteiten uit de sectortop. Daar zijn immers voldoende mensen te vinden die ooit in HVB door Vandekerckhove hard aangepakt werden. Uiteraard zijn zij nu de mening toegedaan dat onze man helemaal niet de geschikte figuur is voor de job van moreel consulent (wellicht vinden ze hem *nergens* geschikt voor). Alhoewel het stuk voor stuk mensen betreft die nooit ofte nimmer beroep zouden doen op de diensten van een vrijzinnige moreel consulent, hebben ze toch de minister van hun mening op de hoogte gebracht. Sindsdien zit het dossier geblokkeerd.

Om de zaken niet nog ingewikkelder te maken had de CVR Vandekerckhove gevraagd geen stappen te zetten om zich tegen de aantijgingen te verdedigen. Maar inmiddels gaat de beschadigingscampagne op deze kaaien almaar verder, zoals o.a. blijkt uit het hogervermelde edito in het 'informatieblad' van de RC. De aalmoezenier zelf zit evenmin stil. Inmiddels heeft hij zelfs vrienden van Vandekerckhove (van binnen en buiten de visserij) benaderd om hun *'uit te leggen'* dat deze *'niet moreel geschikt is'* (sic), *'niet integer genoeg is'* (sic). Gelukkig hebben deze vrienden ons hierover ingelicht, en bestaan er nu door hen geschreven getuigenissen waaruit blijkt dat Demaeght in deze kwestie zwaar over de schreef gaat.

Uit wat ik mij uit lang vervlogen dagen herinner, leert de katholieke kerk dat God de mensen oordeelt op hun sterfdag en dan nog eens extra tijdens een megabijeenkomst die *'het laatste oordeel'* heet. Blijkt dat Vandekerckhove het privilege heeft om al tijdens zijn leven veroordeeld te worden.

Dit kan niet meer en toch gebeurt het

Hetgeen hier gebeurt is om verschillende redenen merkwaardig.

1. Interessant bijvoorbeeld is dat een pastoor — aan het begin van de XXIste eeuw! — meent te mogen bepalen wie wel dan niet in aanmerking komt voor een functie in de... vrijzinnige ge-

meenschap. Kan iemand zich inbeelden wat er zou gebeuren mocht het omgekeerde zich voordoen?

2. Nog interessanter is dat hij, voorlopig althans, in zijn opzet schijnt te slagen. Als de minister aan deze campagne toegeeft dan zegt dat heel wat over de machtsverhoudingen in dit land. De burger weze gewaarschuwd: enkele wereldlijke en geestelijke bonzen met lange tenen zijn vandaag nog steeds in staat uw en ons leven te bepalen!

'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.'

3. Ronduit lasterlijk wordt het wanneer de aalmoezenier in HLN over Vandekerckhove zegt: *'Weinigen vinden hem integer genoeg om als vertrouweling van het vissersvolk op te treden.'* Nochtans weten wij dat niet weinigen Vandekerckhove opzoeken om over hun problemen te praten. Veelal verlaten ze zijn kantoor met nieuwe moed, geïnspireerd door het gesprek. Nooit heeft hij het vertrouwen van die mensen beschaamd. Dat anderen dan weer liever niet hebben dat hij als vertrouweling van *'het vissersvolk'* optreedt is juist, maar de mensen uit *'het vissersvolk'* zullen zelf wel uitmaken wie ze als vertrouweling nemen; dat hoeft niemand in hun plaats te doen, ook de aalmoezenier niet. De tijd dat mijnheer pastoor bepaalde wie/wat goed was voor het 'vissersvolk', hoort achter ons te liggen.

4. Ook is het merkwaardig dat hier iemand gebroodroefd wordt omwille van artikels die hij in een tijdschrift geschreven heeft. De aalmoezenier zegt daarover: *'Bovendien zijn er heel wat mensen uit de visserijsector die hem zijn vaak opruiende taal ten opzichte van de reders erg kwalijk nemen.'* Opruiende taal? Journalisten moeten de waarheid proberen boven te spitten. Die is altijd ingewikkelder dan sommigen ons wil-

len doen geloven en daarenboven is de waarheid meestal... *opruierend!* (Dat laatste is bijvoorbeeld de mening van de bekende Britse journalist John Pilger.) Maar de aalmoezenier heeft ook wel een beetje gelijk: heel wat reders nemen Vandekerckhove inderdaad zijn artikels kwalijk. Daar tegenover staan dan weer heel wat anderen, óók reders, die zich afvragen waarover men zich zo buitensporig druk maakt als het over die zogenaamd 'opruierende' artikels gaat.

5. Ten slotte blijft mijn oog hangen aan volgende uitspraak van de aalmoezenier: *'Parttime moreelconsulent spelen en halftijds werken als redacteur van HVB, dat gaat niet.'* De aalmoezenier wil dus niet alleen bepalen wie er geschikt is voor die vrijzinnige taak, hij wil zelfs de werktijden van de moreel consulent regelen. Voorwaar dit is Vlaanderen in de XXIste eeuw!

Wat erachter zit

Inmiddels menen we te weten waarover het *écht* gaat. Velen in de sectortop willen zo vlug mogelijk een einde maken aan het vrank-en-vrije-geschrijf in HVB omdat ze ervaren dat **'het vissersvolk' er, volgens hun normen, te mondig door wordt.** De hevige reacties op 's mans voordracht als moreel consulent maken duidelijk dat sommigen de schrik om het hart geslagen is. Ze vrezen dat hij in die positie zaken te weten komt die men tot vandaag binnen de verstikkende intimiteit van de vergaderzalen kan houden. Ze weten immers uit ervaring dat Vandekerckhove er niet voor terugschrikt om, als het moet, een aantal kwalijke praktijken aan te klagen, zelfs als dat ten koste gaat van zijn populariteit, invloed en inkomen. Want wat de aalmoezenier ook moge beweren: integer is Vandekerckhove wel degelijk!

Weet je wát het is? Zowel de aalmoezenier als Vandekerckhove moeten kiezen aan welke kant ze staan. Beiden doen dat ook. Het verschil tussen hen is dat Vandekerckhove de aalmoezenier daarom niet probeert uit de sector te duwen. En nu de 'clou' van het verhaal. Waarmee weigert de aalmoezenier met Vandekerckhove samen te werken? Omdat

deze laatste (toch wat dat betreft) gretig het woord van Paus Johannes Paulus II volgt: *'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.'*

Edmond Volk

Heibel in visserijwereld over benoeming moreelconsulent

Visser Ronny Debruyne

'Wij lossen onze problemen zelf op'

OSTENDE - Hij is er pas 34, maar heeft al 20 jaar ervaring op zee. Ronny Debruyne kent dus het visserijwereldje. Bij zijn weten lossen de meeste van zijn collega's hun problemen zelf op. Persoonlijk deed hij nog nooit een beroep op de aalmoezenier.

Of er nu nog iemand naast hem bijkomt of niet, veel verschil zal dat dus niet uitmaken, zegt Ronny. «Ik denk niet dat men daarop te wachten. 't Is in elk geval geen gespreksdonderdag onder het vissersvolk. Nu, haat het niet, dan schandaal dat waarschijnlijk ook niet.» Volgens de zeeman gaan de meeste vissers, florig of niet, elk jaar rond Kerstmis wel een barsje branden in de Visserskappel in Bredele. «Ledereen die op zee zijn brood verdient, is ijelovig», lacht Ronny. «Wens nooit iemand afvaart goede reis, maar behouden vaart.» En ameer wij bij het uitvaren van de haven eentoor of nonneke op de pier ontwaren, dan in we er niet meer helemaal gerust in...»



Dirk Demaeght

'Bereid tot samenwerken, maar niet met om het even wie'

OSTENDE - Aalmoezenier Dirk Demaeght neemt graag aan dat er in de zeevisserij ook behoefte is aan bijstand vanuit de niet-gelovige hoek. «Ik ben dan ook bereid als ambtenaar van het ministerie van Landbouw samen te werken met een vrijzinnige moreelconsulent, maar wel niet met om het even wie.»

Daarmee doelt Dirk Demaeght op de kandidatuur van Flor Vandekerckhove, die hij niet de grootste figuur vindt. «Weinigen vinden hem integer genoeg om als vertrouweling van het vissersvolk op te treden. Bovendien zijn er heel wat mensen uit de visserijsector die hem zijn vaak opruiende taal ten opzichte van de reders erg kwalijk nemen.»

«Bovendien moet Flor Vandekerckhove weten dat zo'n taak vereist dat je dag en nacht klaar staat voor de mensen. Parttime moreelconsulent spelen en halftijds werken als redacteur van het Visserijblad, dat gaat niet», meent Dirk Demaeght.



Flor Vandekerckhove

OSTENDE - Flor Vandekerckhove, de verv voor de functie van niet-confessioneel mor happing om commentaar te leveren. «Erwo gevoerd vanuit het katholieke milieu. De ke tijden nog een heel machtig apparaat.» Me

Nvraag bij de entourage van de onstred dat hij al meerdere jaren de ambitie koest nige benadering mensen uit de zeevisserij te van problemen. Hij zou zich daarin geste rke meende aantal leerlingen in de vissersj schole plaats van godsdienst. Op het hoofdkwartier van de vrijzinnigen in eveneens op de vlakte. «Wij benoemen niet laaeren van de Centrale Vrijzinnige Raad i kel de kandidatuur van iemand voorgedrag Vandekerckhove. Maar het is het minister eindelijk beslist.» Op de begroting van dit budget vrijgemaakt om deze functie in te v

ACHTERGRONDEN

polemieken

IDEEËN

EN... VERSE VIS

NIEUWS

MENSEN

VAARTUIGEN

VISTECHNIEKEN

ANTWOORDEN

FEITEN

TEGENSPRAAK

CIJFERS

**LAAT U NIET
(VIS)KISTEN
NEEM 'N
ABONNEMENT**

ARGUMENTEN

DUIDING

