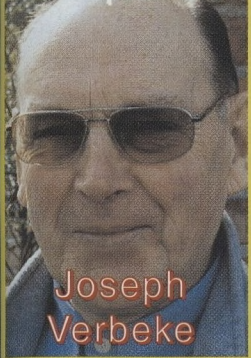


Z 483 TE WATER!



vakbonden
raadplegen
basis
over
ontwerp
nieuw
sociaal
statuut

HVB sprak met



Joseph
Verbeke



DOSSIER

DE VISSERIJ IN NOORWEGEN

Met dank aan Dirk Callebout voor het opsturen van de afbeelding



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 Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, L.K. Merate, Flor Vandekerckhove (redactie), Annie Vanhee (tekeningen), Willy Versluis (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 schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

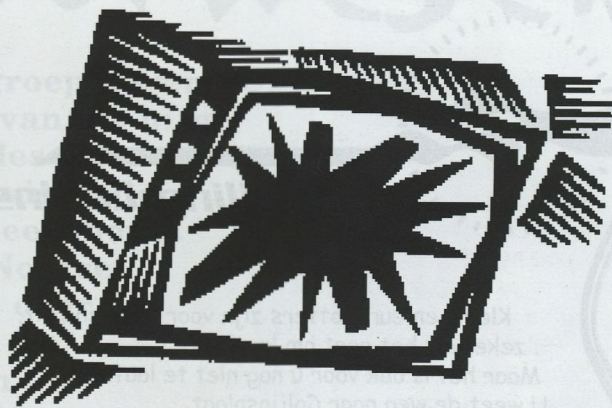
Steenabonnementen:

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 Philippe Godfroid

Enige Europese gedachten



IN DE TWEEDE HELFT van 2001 zal België de Europese Unie voorzitten. Dit land zal dan de Europese Raad en twee topontmoetingen van de staats- en regeringsleiders leiden. Wij zullen tegelijk bedolven worden onder een karrevracht propaganda die ervoor moet zorgen dat de burgers de oprukkende Europese Unie luid toejuichen. En het dient gezegd: van propaganda kennen ze wel iets, de eurokraten. Zelfs mensen die totaal niet in het onderwerp geïnteresseerd zijn en die, wat dat betreft, 'van toeten noch blazen weten', komen mij vertellen dat ik nu toch eindelijk eens Europees moet leren te denken! Meestal betreft het mensen die een beetje veel teveel naar de televisie gekeken hebben.

Maar goed, we maken er vandaag een oefening in Europees denken van. De macht verschuift hoe langer hoe meer van het nationale naar het Europese niveau. Het wordt inmiddels ook voor iedereen duidelijk waarvoor de Europese Unie, deze superstaat in wording, uiteindelijk dient. Wie denkt dat de Unie opgericht werd om de vissoorten te beschermen, heeft het verkeerd voor. Wie er een soort sentimentele versmelting der volkeren in ziet, heeft echt wel teveel 'soaps' genuttigd. De Europese Unie is noch meer noch minder dan een (economische) oorlogsmachine tegenover vergelijkbare economische oorlogsmachines van de U.S.A. en Japan.

De eindverklaring die op een recente vergadering van Europese staats- en regeringsleiders (Stockholm, 23 en 24 maart) geproduceerd werd, sluit alle twijfel uit: de economische oorlog die woedt zal zelfs nog toenemen. Rationalisering, liquidatie van 'verouderde' productiemiddelen, het opkopen van de kleintjes door de groten, uitstoot van personeel uit de industrie (en uit de visserij!), verloop van arbeidskrachten naar de nieuwe economische bedrijvigheden... het blijft allemaal op de agenda staan. Dat is wat er achter de grote woorden (Eenheid Der Volkeren, 'Europees leren denken'...) schuil gaat.

Zowat elke zin in de eindverklaring van Stockholm ademt de economische oorlog tegen het Amerikaanse kapitaal uit. Tijdens de top werd het rapport van de Belgische Alexandre Lamfussy over de hervorming van de beurzen aangenomen. Die hervorming moet *'het vertrouwen in de Europese beurzen herstellen, die aan hun lot werden overgelaten ten voordele van de beter geïntegreerde en performante Amerikaanse markt'*. Europa zal ook meer investeren in de biotechnologie *'waar een belangrijke achterstand bestaat tegenover de VS.'*

Ondernemers in de sector die zich afvragen hoe het komt dat ze geen geschikt personeel meer vinden, moeten daar het antwoord zoeken. Samen met de Commissarissen hebben de regeringsleiders een project uitgetekend om *"'s werelds meest competitieve economie'* uit te bouwen. Dit komt erop neer dat alle aandacht gaat naar de grote ondernemingen in de sector van de nieuwe technologieën om op die manier de Verenigde Staten te verslaan. Alles moet wijken voor dat perspectief. Daar gaat het grote geld naartoe, daar gaat de mankracht heen, daarop wordt het onderwijs gericht, daar schrijven de economisten over, daar moet je zijn om bij de winnaars te behoren. Ondernemers op de kaaien die zich morgen afvragen waar het potentiële 'werkvolk' zich bevindt zullen dan ook in die richting moeten kijken. Die werkkrachten zullen gerecruteerd zijn door de sectoren van de financiën, biotechnologie, informatica, 'infonomie', robotica, telecommunicatie... de nieuwe economie. En wie daar niet aan de bak komt, vinden we terug in de sector van het toerisme, die inmiddels uitgegroeid is tot een der grootste 'industrieën' van de Europese Unie. Of in de sector van de beeldvorming, de public relations, de lobbyisten... dat zijn de vetbetaalde propagandisten die u ervan moeten overtuigen dat er reden tot juichen is.

Dat althans is de Europese gedachte van

de man op de kaai.

De vis

HET VLAAMS VISSERIJ Informatiecentrum (VVIC) kon de visserij onlangs bijzonder aangenaam verrassen. De goede contacten die coördinator Miet Verhamme onderhoudt met de Noorse onderzoeks- en ontwikkelingsorganisatie *SIN-TEF Fisheries and Aquaculture*, leidden voor enkele Vlaamse schippers tot een uiterst interessante studiereis naar Noorwegen.

Ondergetekende mocht zich tot die groep van vier rekenen. Dat bood ons een uitgelezen kans om in HVB een uitgebreide reportage over de Noorse visserij te brengen.

Op de volgende bladzijden nemen we de lezer mee door het wondermooie land van de fjorden, meer

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

serij in Noorwegen

Maar wat is dat eigenlijk: snurrevaad?

bepaald de Lofoten, een eilandengroep boven de poolcirkel, aan de noordwestkust van dit uitgestrekte land. We leerden er van alles en nog wat: van Noorse quotapolitiek tot visserijonderwijs, van vistechnieken tot scheepsbouw. We voeren met Noorse vissers op Noorse vissersvaartuigen, en leerden veel over hun methodes. We luisterden naar de zorgen, de problemen, en naar hun levensvisie. We proefden gedroogde kabeljauw en gerookte walvis, sliepen in de *Rorbuer* (vissershuisjes), hoorden de visie van de voorzitter van de plaatselijke rederscentrale (Norland Fylkes Fiskarlag), van de visserijschooldirecteur... en het deed ons besluiten dat, ondanks de enorme problemen die de visserij ook in Noorwegen ondervindt, doordachte oplossingen en een immense aanpassing aan de basis liggen van het feit dat 32% van de totale Noorse export nog steeds visserijproducten betreft.

Een reportage van schipper Philippe Godfroid

NOORWEGEN IS EEN uitgestrekt, onherbergzaam land met een enorme kustlijn, die grenst aan één van de visrijkste gebieden ter wereld. Het spreekt vanzelf dat die rijke mariene bronnen van onschatbaar belang zijn voor de economie van het land. Het totale exportcijfer van de visserij wordt beraamd op 30 miljard NOK (1 Noorse kroon is ongeveer 5,2 frank), vermeerderd met 9 miljard NOK opbrengst van nationale aard. De totale visvangst voor één jaar bedraagt meer dan 2 600 000 ton, vermeerderd met 450 000 ton uit aquacultuur gewonnen producten. Deze indrukwekkende cijfers werden gerealiseerd door een (ook in Noorwegen) immer uitdunnende visserspopulatie, die in 1960 nog 61 000 mensen telde. 40 jaar later zijn dat er nog slechts 21 000. Daarvan beoefenen 15 000 men-

sen de visserij als enig beroep, terwijl reeds 6 000 beroepsvissers opteeden voor een tweede beroep, om de lange en veelvuldige stilligperiodes op te vullen. De gestage vermindering van het aantal vissers wordt onder meer toegeschreven aan de toenemende efficiëntie van de vissersvaartuigen, waardoor de beschikbare quota te snel uitgeput raken. Al deze vissers vormen samen de bemanning van 13 200 vissersschepen. De gemiddelde leeftijd van de schepen is 22 jaar.

Naast de visserij vormt ook de aquacultuur (*fishfarming*) een belangrijk onderdeel van de Noorse visindustrie. De totale productie bedraagt 40% van de totale waarde van de Noorse visexport. Het zakencijfer van die bedrijven zit in de lift door de wereldwijd toenemende vraag naar kwaliteitsproducten.

Een ander belangrijk onderdeel van de export behelst de zogeheten stokvis. Gedroogde kabeljauw, die een aantal maanden op grote stellingen alle weer en wind trotseert. Het verhaal wil, dat omstreeks het jaar 1400 een Italiaanse koopvaarder, op weg naar Ierland, zó ver uit koers raakte dat hij strandde op de *Lofoten*. Daar ontdekte hij de massa kabeljauw die te drogen hing, en zette een bloeiende handel op. De techniek om kabeljauw ongepekeld te drogen is al heel oud. Archeologen vonden resten die aantonen dat die reeds 2 500 jaar geleden toegepast werd.

De studiereis

Uit eerdere contacten die Miet Verhamme met hoofdwetenschapper *Arnt Amble* van *SINTEF* had georganiseerd, had deze laatste goed begrepen dat de Belgische visserij hoofdzakelijk de boomkorvisserij beoefent. Dat is een techniek die steeds meer geviserd wordt wegens de kapitaalsintensiviteit (hoge brandstofkosten, veel slijtage van de netten), en de negatieve impact op het milieu (hoog brandstofverbruik, vernieling van de zeebodem en veel ongewenste bijvangst). Hij stelde aan Verhamme voor om een delegatie ervaren Belgische schippers naar Noorwegen uit te nodigen, om ter plaatse de vistechiek van het *SNUR-REVADEN* te bekijken. Dat is een ecologisch en economisch verantwoorde methode, waarbij de vis door lijnen in een net gedreven wordt. Het brandstofverbruik bij dit systeem is 80% (!) lager dan bij de boomkor, en de negatieve impact op mariene flora en fauna wordt gereduceerd tot de gevangen vis. De zeebodem blijft praktisch onaangevoerd. Na overleg met de visserijdienst en de RC viel de keuze op ondergetekende (Z.186), Rudy Schiltz (Z.69), Stefaan De Cuypere (O.51), en Ronny Pieters (O.316). Uit interesse gingen ook Louis Pieters (ex-reder van de 0.316) en Ronny's echtgenote mee op eigen kosten. Op het *VVIC* werkte men hard om de reis te organiseren, want de voorbereidingstijd was heel kort. De Noorse visserij plande immers een stilligperiode tijdens het Paasverlof, dat op 7 april een aanvang nam. Na die datum zouden we niet meer in de mogelijkheid verkeren de techniek op zee, met echte beroepsvissers aan te leren. En dat zou toch het hoofddoel van de reis worden. Maar de organisatie verliep onberispelijk, en zodoende stonden we op woensdag 4 april aan de check-in balie van British Midland te Zaventem, om via *Heathrow* en *Oslo* naar *Bodo* te vliegen, van waar we nog een korte angstaanjagende vlucht met een rasechte kamikazepiloot te verwerken kregen, alvorens toch veilig neer te

Bemanningsproblemen en visserijonderwijs

Strenge quota, overreglementering, stilligperiodes... het zijn die zaken die overal in Europa met de vinger gewezen worden als één van de oorzaken van de onaantrekkelijkheid van het vissersberoep. Maar hoe zit het dan in Noorwegen?

We stelden de vraag aan de eigenaar van de 5 hekreilers, die 4 maanden werkloos langs de kaai liggen. Ieder schip heeft een 13-koppige bemanning. Wat als de schepen in augustus opnieuw uitvaren? Kan de reder dan zijn bemanning nog samen krijgen? Tenslotte spreken we over 65 vissers bij één rederij? De reder drukt ons op het hart dat er geen problemen zijn. De vissers werken tussendoor op kleinere boten, in de toerismesector, op fishfarms... Wegens de grote vangsten die in zeer korte tijd door de trawlers gerealiseerd worden, staat iedereen als de kippen klaar om in augustus opnieuw zee te kiezen. Het loon dat ze na 6 weken vissen naar huis brengen, kunnen ze nergens anders verdienen. Géén probleem dus.

Toen we de vraag stelden aan de directeur van de visserijschool *Norland College of Fisheries*, hoorden we al een nuance. *'De aantrekkelijkheid van het beroep krijgt ook bij ons rake klappen'*, vertelde hij. *'Onze school is gespecialiseerd in visserij, aquacultuur en productontwikkeling. Maar we hebben ook een afdeling voedingsspecialisatie, waar de leerlingen voor kok of diëtist kunnen studeren. Hier zitten 500 leerlingen, waarvan er 50 als visser opgeleid worden.'* Op de *Lofoten* alleen al leven en werken 500 vissers. Dat is dus een input van 10%. In vergelijking met België leek ons dat heel wat. Maar slechts een deel van die 50 jongeren gaat ook werkelijk op een vissersboot werken. De school vindt het belangrijk om meer leerlingen aan te trekken. Ze voert intensieve campagnes. Overal worden affiches en documentatiemappen verdeeld die het visserijonderwijs promoten. De leerkrachten zelf reizen het land af en bezoeken andere scholen, waar ze contacten leggen met geïnteresseerde leerlingen. Daarvoor heeft de school ook een promotiefilm laten maken (prijskaartje 600 000 Fr., gefinancierd door sponsors). De film vertelt het romantische verhaal van 2 verliefde jongeren die op de visserijschool de gelukkigste jaren van hun bestaan leefden. Moet kunnen! Het college werkt ook nauw samen met de aquacultuursector, omdat die beschouwd wordt als een sterk uitbreidende tak, die een toenemende meerwaarde aan de Noorse economie geeft. De vraag naar meer geschoold personeel is erg groot want de plannen met aquacultuur blijken ambitieus. De opbrengst van de sector in 1999 werd geraamd op 12 miljard NOK. Tegen eind 2002 hoopt men dat cijfer omhoog te jagen tot 200 miljard NOK! De fishfarms stellen momenteel 4 000 mensen tewerk. Als men de toeleveringsbedrijven (visvoedsel, broed, uitrusting, transport, verpakking) in rekening brengt, spreken we zelfs over 20 000 arbeidsplaatsen, verdeeld over meer dan 600 bedrijven, in een sector in volle expansie.

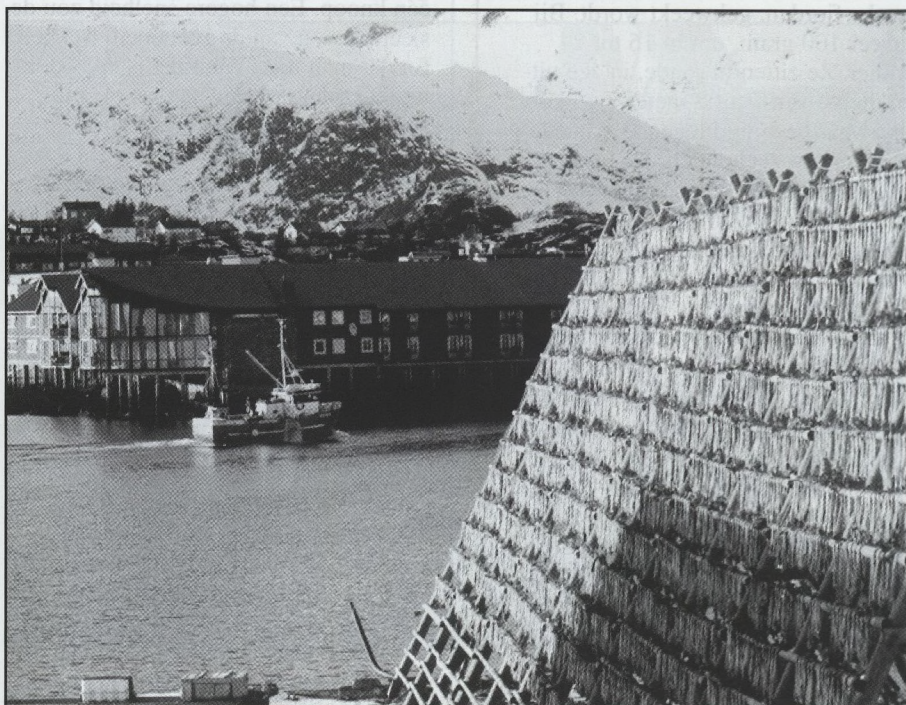


Vlaamse schippers op Noorse bodem om er de snurrevaad te leren kennen.

strijken op het luchthaventje van *Leknes*, in het zuidwesten van de Lofoten. *Arnt Amble* en zijn collega *Halvard Aasjord*, de wetenschappers van SINTEF die ons programma verzorgden, waren paraat om ons naar de *rorbu* te rijden, waar we de volgende twee dagen zouden overnachten. Ze bleken beiden erg sympathiek, en we ontdekten al vlug dat ze een echte geleedemensen-ziekte hadden. Ze konden erg verstrooid, chaotisch en verwarrend uit de hoek komen. Maar we moesten ons daar niet al te veel zorgen over maken. De dagen waren lang en goed gevuld, en er was geen tijd om ons te vervelen.

Donderdag 5 april, 1ste dag van onze queeste gingen Ronny en echtgenote Cindy op zee met de snurrevaad "*Buksnesfjord*". De rest van de groep bezocht "*Lofoten tralrederi*", een rederij met 7 hektreilers. Daarna deden we de plaatselijke visserijschool (*Norland college of fisheries*) aan, en brachten een bezoek aan een *Safety Training Center*.

Vrijdag voer ikzelf uit met de "*Hornsund*", een kleine 15 meter lange snurrevaad met een bemanning van 3. Lodewijk, Rudy en Stefaan deden hetzelfde op de grotere "*Malnesfjord*", een ouder schip van ongeveer 22 meter. 's



In de Noorse vissershavens hangt de stokvis te drogen.

Avonds waren we alle zes vol van onze ervaringen. We overnachtten te *Svolvaer*, waar we ook het unieke poollicht (*Aurora Borealis*) mochten aanschouwen. Zaterdag 14 april bezocht de groep de plaatselijke visserijbeurs "*Lofotfishing 2001*" te *Kabelvag*, waar we ruim de gelegenheid kregen om onze technische bagage bij te schroeven. Zondag namen we de *Coastal Express*, *Hurtigruta*, een veerdienst die de hele Noorse kust afvaart, en daarbij maar liefst 35 havens aandoet. Na aankomst te *Ballstad* reden we naar *Ure*, waar de volgende dag de *fishfarm* "*Lofoten Polarlacks*" op het programma stond, gevolgd door een interessante rondleiding in een experimentele heilbot- en kabeljauwkwekerij (*Lofilab*). Diezelfde maandag werd dan afgerond met een spectaculaire tocht tussen de eilanden en fjorden der Lofoten, op de 27 meter grote, in 1998 gebouwde snurrevaad "*Skolmen*". De erg openhartige schipper *Sten Arthur Angelsen*, zoon van de vorige Noorse minister van visserij *Peter Angelsen* (ex-visser die minister werd!), beantwoordde enthousiast al onze vragen over snurrevaad, quotapolitiek, reglementen, vistechnieken, en de technische karakteristieke kenmerken van een snurrevaadschip, terwijl hij feilloos zijn schip tussen de ruige rotspartijen door manoeuvreerde. Het was een fascinerende, erg leerzame dag. 's Avonds, terwijl we met de *coastal express* terugkeerden naar *Svolvaer*, hadden we opnieuw ruim de gelegenheid om onze ervaringen te bespreken. Dinsdag 10 april werd een erg technische dag, met een bezoek aan de nettenfabriek "*Not & Tral*" te *Svolvaer*, waar we de geheimen van een snurrevaadnet doorvrochten, en "*Lorentzen Hydraulik*" waar we de daarvoor nodige winchinstallaties onder de loep namen. Het dagprogramma werd afgerond met een rondleiding op de scheepswerf "*Skarvik*", met als blikvanger een immense indoor-slipway van 85 meter hoog.

De *coastal express* bracht ons 's avonds veilig naar *Bodo* op het vasteland. Woensdag rondden we af met een kort bezoek aan *RAPP Hydema*, een imposante fabriek waar grote hydraulische winchen naar ieders wens vervaardigd worden. Na een kort bezoek aan het *Rescue Coördination Center* te *Bodo* restte ons nog een klein uurtje om onze vlucht naar Oslo te halen, vanwaar we terugreisden naar onze heimat.

Snurrevaad

Snurrevaad is een visserijtechniek die in de Scandinavische landen al heel lang in gebruik is. De methode wordt beoefend met schepen van 200 tot

1200pk, en van 12 tot 27 meter. Er bestaan twee soorten: de eerste wordt bedreven met een net met een verticale opening van 11 tot 35 meter, naargelang het vermogen en de grootte van het schip, en is bedoeld om rondvis te vangen. Het net wordt opgehouden door bovenaan vlotter, en onderaan kettingen te hangen. Dat is een erg gevoelig werkje, omdat de opwaartse kracht van de vlotter en het netwerk, omgekeerd evenredig moet zijn aan de neerwaartse kracht van de kettingen. De bovenkant van het net heeft een maaswijdte van 600 mm, om in de kuil te verminderen tot 135 mm. Dat heeft alles te maken met de nationale regle-

menten op de visbescherming, en niets met de werking van het net. Een tweede systeem is meer bedoeld om op platvissoorten te jagen, en vist rake lings op de bodem. Het enige verschil met het rondvisnet is de "rok", een stuk netwerk van kleinere maaswijdte dat tussen de onderpees en de bodem gezet wordt, en waarbij de kettingen niet loshangend, maar in bochten vastgezet worden. We konden in de "Not & Tral" fabriek een dergelijk net, en de werking ervan, op een onderwaterfilm bekijken. De schepen waarmee we uit vissen gingen beoefenden echter allemaal de rondvisserij, omdat de fjorden in april verzadigd zijn met kuitzie-

ke kabeljauw.

Hoe het werkt

De rondvisserij met snurrevaad begint met een zoekactie. De schipper vaart rond tot hij vis herkent op de dieptemeter. Het verbaasde ons hoe bedreven deze mensen een vlek op het scherm kunnen identificeren als kabeljauw, schelvis of iets anders. De ervaring speelt daarbij uiteraard een grote rol. We konden vaststellen aan de hand van de vangsten hoe feilloos de Noren de informatie op hun dieptemeter beoordelen. Wanneer ze een echo interessant genoeg vinden om het net uit te werpen varen ze een stuk van de vis weg in de richting waarin het getij stroomt (zie ook de tekening op pagina 10 onderaan). Dan maken ze rechtsomkeer, en gooien een grote rode boei uit (1, op de tekening p. 10). Daaraan zit een lijn bevestigd, die tegen het getij uitgevied wordt (2 op tekening). De lengte van de lijn is afhankelijk van de grootte van de boot en de diepte van de zee. Op de "Hornsund", 15 meter lang, met een motor van 230 pk, zaten lijnen van 900 meter, waarmee de schipper beweerde tot op 150 meter diepte te kunnen vissen. Wanneer de lijn helemaal uitgevied is, wordt één kant van het net bevestigd (zie 3) en uitgelopen, in een koers haaks op de koers waarop de lijn uitgevied werd. Dan wordt de tweede lijn bevestigd (4), en keert men terug langs de andere kant van de op de dieptemeter herkende vis. De uitgezette rode boei wordt opgepikt, waarna men de eerste lijn opnieuw op de vistrommel vastlegt (5). Dan begint de schipper voorzichtig te slepen. De snelheid wordt heel laag gehouden, minder dan één knoop. Een hogere snelheid zou de sleptouwen van de zeebodem trekken. En dat mag niet. Want het is de bedoeling dat de touwen zachtjes over de zeebodem naar elkaar toe getrokken worden, om op die manier de vis naar het net te jagen. "Snurren" betekent eigenlijk "trillen", en dat is precies het effect dat op de touwen moet verkregen worden. Van op het schip houdt de schipper nauwgezet de snelheid en de stand van de touwen in de gaten. Zachtjes meevarend met de getijstroom wacht hij tot de touwen, die mooi uit de buitenkanten van de achtersteven spannen, naar elkaar toetrekken. Wanneer ze evenwijdig staan weet hij dat het net geen horizontale opening meer heeft, en dus geen vis meer kan vangen. Dan drijft de schipper de snelheid op om de gevangen vis naar de kuil te jagen, en begint het net op te winden. Zodra de touwen helemaal op de liertrommels zitten wordt het net in een "powerblok" (een hydraulisch aangedreven rol die op een kraan beves-

De Noorse aquacultuur



In 1999 werd in Noorwegen 414 000 ton zalm en 44 000 ton regenboogforel geproduceerd. We konden de Lofoten Polarlocks bezoeken, waar de zalm in zijn natuurlijke omgeving, tussen de pittoreske fjorden, gekweekt wordt. Bij aankomst weegt het jonge zalmbroed ongeveer 100 gram, om in 16 tot 24 maanden te groeien tot een 5 a 6 kg zwaar dier. Ze zitten in ronde, in zee uitgezette kooien van 70 meter omtrek en een diepte van 7 tot 8 meter. Een kooi met jonge zalmen bevat 50 000 stuks, en is zwaar beveiligd tegen allerhande roofdieren, waaronder vooral meeuwen, zeeotters en zeehonden. De kooien voor grote zalm geven accommodatie aan 25 000 dieren. Wanneer het tijd is om de zalm te verkopen wordt de reusachtige kooi met een werkboot helemaal naar de kust gesleept, waar de vis met schepnetten gevangen wordt. Maar de Noren experimenteren ook volop met de kabeljauw en heilbotkweek. Na 20 jaar moeizame pogingen om ook die soorten rendabel te kweken begint men nu succes te hebben. Kurt Svendsen, een ex trawlerschipper en grote promotor van het project, legde ons uit dat in het begin slechts 1% van de kabeljauweieren in larven kon omgezet worden. Het probleem bleef maar aanslepen, tot men plots ontdekte dat de watertemperatuur de grote boosdoener bleek. Wegens de warme golfstroom rijst de watertemperatuur, en krijgt men algenvorming. Een bepaald soort parasiet (chatonella) komt uit de algen en hecht zich vast op de kieuwen van de kabeljauw, waardoor die moeilijk kan ademen. Om dat probleem op te lossen werden reusachtige pompen aangekocht, om kouder water uit zeediepten tot 60 meter naar boven te pompen. Met gevoelige thermostaten wordt de temperatuur gestabiliseerd. Een ander probleem was het samenstellen van het juiste planktonmenschel, het voedsel voor de larven. In 14 jaar experimenteren leed het project 4 miljoen NOK verlies, maar terwijl men nog steeds met 66% sterfte af te rekenen heeft, werd vorig jaar voor de eerste maal lichte winst geboekt.

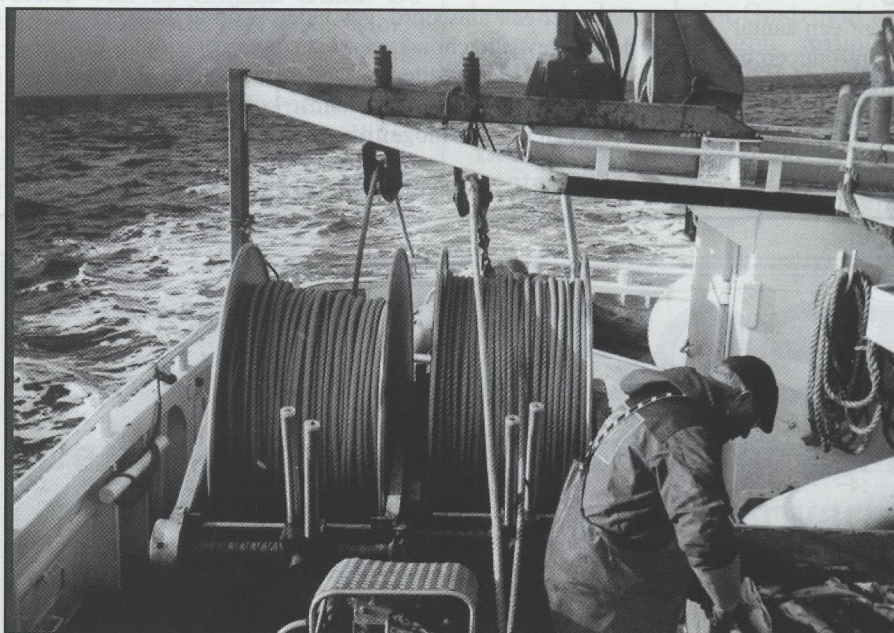


De Vlaamse delegatie bezoekt een plaatselijke visserijbeurs.

tigd is) gelegd. Daarmee wordt het hele net binnengewonden, en mooi klaargelegd voor een volgende sleep, waarna de zoektocht naar vis herbegint. Het viel me op dat de schipper steevast zijn net diep uitzette, en dan naar een minder diepe plaats opkoerste terwijl de touwen "snurden". Alle Belgische schippers bleken op de verschillende snurrevaders dezelfde vaststelling te hebben gedaan. De hele duur van één sleep, van het uitzetten van de boei tot het aan dek winden van de kuil, bedroeg ongeveer 90 minuten.

Quotaperikelen, reglementen en voorschriften

Een belangrijke les die we leerden had betrekking tot het quotabeheer. Je kan je voorstellen dat een land dat één derde van zijn bruto nationaal product uit de visserij betreft niet kan aanmoderen met die natuurlijke bron van inkomsten. Er bestond reeds een streng gereguleerd visserijbeleid, lang vóór Europa de og opende. Het is ook een van de redenen waarom Noorwegen nog steeds niet bij de EU aangesloten is. De Noren huiveren bij het idee dat andere landen inmenging zouden krijgen bij het uitbaten van de rijke mariene bronnen die hen omgeven. Omdat het land aldus veel verder



De eerste fase van de snurrevaad: triltouwenzitten op de trommel terwijl de schipper een visschool opzoekt.

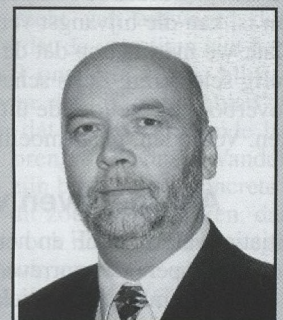
staat in de visserijbescherming, kunnen we eigenlijk een beeld krijgen van wat de toekomst misschien ook bij ons kan brengen. Alhoewel het moeilijk vergelijken blijft, wegens de grote diversificatie van visserijsystemen en schepen.

De kustvisserij behelst schepen tot 90 voet (27,4 meter). Schepen kleiner of gelijk aan die maat mogen uitgerust worden om verschillende visserijtechnieken te beoefenen. Een interessant voorbeeld is de "Skolmen", geïnstalleerd om *snurrevaad*, *purse-seining* en *shrimptrawling* te beoefenen. Om alle uitrusting op dergelijk schip een plaats

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

te geven kreeg het 27 meter lange, 1200 pk sterke vaartuig een uitzonderlijke breedte van 8,5 meter mee. Schepen langer dan 90 voet moeten voor ieder systeem dat ze installeren een licentie aankopen, wat wegens de beperkte quota niet altijd even interessant is. De eigenaar van "Lofot Tralrederi", een bedrijf met 7 grote hektreilers, zag zich genoodzaakt om 5 van zijn schepen gedurende 4 maanden stil te leggen om de overige 2 schepen rendabel te laten vissen. Maar die schepen hebben dan ook een enorme vangstcapaciteit en, zoals gezegd, zijn de visgronden erg rijk. De stilliggende trawlers hadden in één maand 80% van hun voor 2001 toegewezen quota benut. De cijfers per schip: 420 ton kabeljauw, 150 ton schelvis, 250 ton zwarte koolvis. Deze gewichten zijn uitgedrukt in gegut en gekopt gewicht. Om alles te verrekenen naar levend gewicht moet je die bedragen vermenigvuldigen met een factor 1,23. In het kantoor van de reder bewonderden we terloops een foto van de thuishaven *Stamsund*, anno 1955. Op de plaats waar nu 5 trawlers zielloos liggen te roesten, toonde de foto een drukke haven met ettelijke honderden vissersschepen.

Maar ook de kustvisserij kent ernstige beperkingen. De snurrevaders mogen pas om 10 u in de morgen beginnen vissen. Over de hele kust liggen visserijwachtschepen verspreid, die op die regel toezien. Om 18 u moet elk schip de netten uit het water hebben. Wie dan nog vissend betrapt wordt krijgt een erg zware boete. Er zijn ook duidelijke afspraken wat betreft de visgebieden. Stel je voor dat al die snurrevaders, gill-netters, long-liners en jiggers kris kras door elkaar beginnen vissen: problemen gegarandeerd. Daarom kreeg elke techniek zijn *area* toegewezen. Die gebieden veranderen regelmatig, en worden strikt gecontroleerd. Het systeem schijnt goed te werken. *Kare Rasmussen*, de schipper van de "Hornsund", vertelde dat er zelden incidenten waren. Een andere beperking betreft de bijvangst. De Noorse vissers mogen géén bijvangst overboord gooien. Alles moet aangevoerd worden. Omdat de minimummaat van de kuil 135 tot 155 mm is, kan die bijvangst verwaarloosbaar genoemd worden. Maar we merkten op dat de vissers wel degelijk erg kieskeurig selecteren. Zelfs schelvis van 45 à 50 cm werd rustig overboord gezet om de uitputting van de quota wat uit te stellen. Verboden, maar moeilijk te controleren.

Alternatieven voor België?

Het initiatief van SINTEF en het VVIC om voor een aantal Belgische schippers de snurrevaadtechniek te introduceren kwam er niet zo maar. De kritiek op de boomkorvisserij wordt steeds scherper. Er moet ernstig nagedacht worden over de diversificatie van de Belgische vloot. Dat is geen eenvoudige opgave. Want in welke verhoudingen moet dat



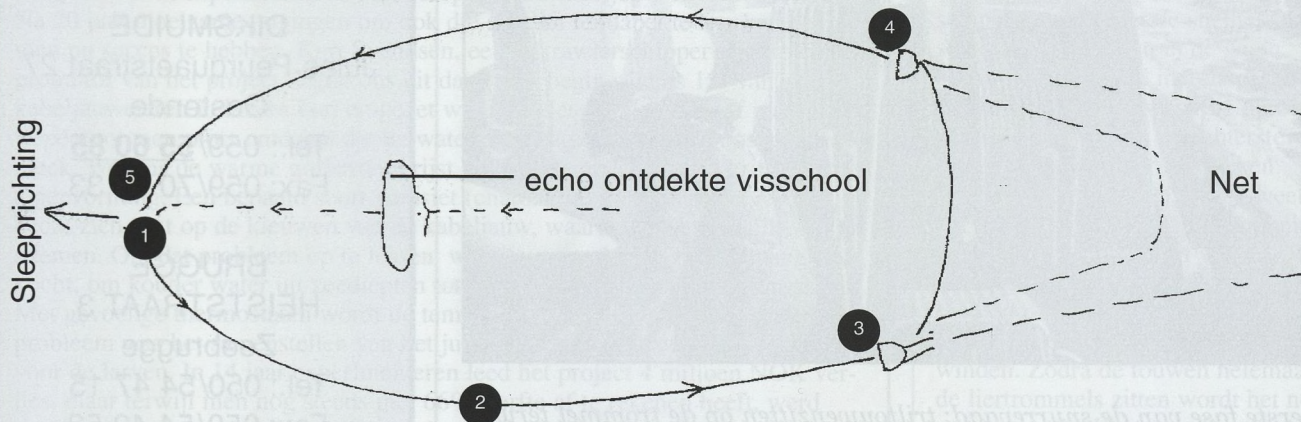
Het net ligt in de powerbloc en wordt op het achterdek getrokken.

allemaal gebeuren? Welke technieken zijn bruikbaar op onze visgronden? Zijn de vangsten met die methodes verenigbaar met de ons toegewezen quota? Welke reders willen hun nek uitsteken om te investeren in een prijzige ombouw van hun schip? Op welke steunmaatregelen kunnen ze daarvoor rekenen? Hoe moet de bemanning (her)opgeleid worden? Wie zal die opleiding financieren? Wat als die bemanning een aantal maanden niets verdient terwijl de kinderziekten overwonnen worden?

Wanneer een antwoord gevonden is op al deze vragen zou de snurrevaadtechniek een kans moeten krijgen. Enkele Nederlandse vaartuigen waagden met succes de stap. En alvast één Belgisch-Nederlandse koter volgde hun voorbeeld. Het is dus mogelijk.

Tekst en foto's: Philippe Godfroid

Snurrevaadvisserijmethode



Vissershulde op winterse paasmaandag



OOSTENDE — De aanwezigen op de jaarlijkse "Dag der Zeelieden" die gepaard gaat met een bloemenhulde ter nagedachtenis van de slachtoffers op zee aan het Nationaal Monument der Zeelieden in Oostende kregen het hard te verduren. Het barre paasweer was al verantwoordelijk voor een beduidende kleinere opkomst op de Zeedijk. In aanwezigheid van provinciegouverneur Paul Breyne, burgemeester Jean Vandecasteele en iets minder mandatarissen dan gewoonlijk kon de ingetogen hulde toch ongestoord doorgaan. Families die de herinnering aan een overledene levendig houden leggen ieder jaar bloemen neer. Daarnaast zijn er nog tientallen bloemstukken van diverse instanties, bedrijven en verenigingen die zich met de visserij verwant voelen. (foto gw)

Concordaat voor United Foods

Het van Bredene naar het Waalse Heppignies (Fleurus) uitgeweken visverwerkende bedrijf United Foods heeft het concordaat aangevraagd om een faillissement te ontlopen. De vis- en krabverwerker keek vorig jaar aan tegen een verlies van 80 miljoen frank. De beursgenoteerde groep Floridienne en de Waalse regionale investeringsmaatschappij zorgden elk voor een kapitaalinjectie van acht miljoen frank om de onderneming weer in het goede spoor te helpen. De Luxemburgse hol-

ding en meerderheidsaandeelhouder Euro M&F bracht 20 miljoen frank vers kapitaal aan.

Pieters verstevigt inplanting in Zwitserland

Pieters Groep uit Brugge heeft een nieuwe overname gedaan in Zwitserland. Het nam de bescheiden horeca-toeleverancier Gastroval in Sion over voor negen miljoen frank. Twee jaar geleden verwierf Pieters al twee Zwitsers distributiebedrijven, Alimer en Covedis. Visdistributeur Gastroval wordt geïntegreerd bij Covedis.

Rederscentrale heropent polemieik met Vandekerckhove

Het Informatieblad van de Rederscentrale publiceerde in haar editie van 20 april uiteindelijk toch het 'recht van antwoord' dat Flor Vandekerckhove meer dan anderhalve maand daarvoor opgestuurd had (zie hierover: 'Sector-top neemt Het Visserijblad onder vuur' in HVB IV/2000, p. 34). In een vorig nummer van dat 'informatieblad' had men dit recht van antwoord 'vergeten' plaatsen. Toen Vandekerckhove daarover uitleg vroeg, deelde men hem officieel mee dat een en ander te wijten was aan het vele werk dat de RC heeft. Een niet-officiële bron wist dan weer te vertellen dat dit kwam doordat de Raad van Beheer van de RC beslist had geen polemieken met Vandekerckhove meer te voeren.

Daarom is het des te merkwaardiger dat de redactie van dat 'informatieblad' onder het recht van antwoord volgende commentaar plaatst: 'Hier hebben wij geen boodschap aan, verdraaide berichtgeving om tweedracht te zaaien druist "ligna recta" in tegen alle pogingen om de sector op één lijn te krijgen.' (sic)

Deze zinnen illustreren eens te meer de verachtelijke wijze waarop de RC met haar critici omgaat. Eerst zegt men geen polemieik te willen voeren en onmiddellijk daarna heropent men de... polemieik! Alhoewel Vandekerckhove in zijn recht van antwoord duidelijk aantoonde dat de verwijten aan het adres van HVB ongegrond zijn, blijft de redactie van dat 'informatieblad' verder beweren dat HVB 'verdraaide berichtgeving' brengt. Wanneer Vandekerckhove in zijn brief echter concrete feiten eist die dit zouden illustreren, dan blijven deze ook nu weer achterwege. Het is dan ook voor elke objectieve lezer duidelijk dat het de RC louter om stemmingmakerij te doen is. Het is met dat soort praktijken dat de RC zozegd hoopt de sector op één lijn te krijgen. Uiteraard moet dan dan wel háár lijn zijn.

N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Tijdens de afgelopen maand riepen de drie vakbonden hun leden-vissers bij elkaar. De kleine liberale vakbond werd niet uitgenodigd door d'r grote broers om deel te nemen aan de gezamenlijke informatievergadering i.v.m. het sociaal statuut. In een persmededeling betreurt deze bond dan ook *'dat de andere syndikale organisaties in gemeenschappelijk front een algemene vergadering hebben georganiseerd op 18 april zonder ons hierbij te betrekken.'* De secretaris van de Liberale vakbond, Alex De Bock, zegt zijn bedenkingen te hebben bij dergelijke praktijken. Over zijn collega's-secretarissen zegt hij: *'Zij zeggen het collectief belang van alle vissers op het oog te hebben. Zij schrijven het zo en drukken het uit in al hun bewoordingen. De praktijk is anders.'*

Elders vernemen we dat Michel Claes (ACV) en Ivan Victor (ABVV) vooral moeite hebben met de goeie contacten die de liberale vakbond onderhoudt met Vasco, de organisatie die onlangs door de vissers Godfroid en Desmit opgericht werd. Zo zou er in de Centrale Raad voor het

Bedrijfsleven een rel geweest zijn waarbij De Bock verweten werd de voorlopige teksten van het langverwachte nieuwe sociaal statuut onder een aantal van zijn leden verspreid te hebben. Met name Bart Schiltz (Rederscentrale) zou daar bijzonder zwaar aan getild hebben. Hij werd daarin bijgetreden door Claes en Victor. Dit is merkwaardig omdat ook die vakbonden dezelfde teksten inmiddels al aan een aantal mensen gegeven hadden.

RC-voorzitter Schiltz vond het erg genoeg om er in een editoriaal van zijn blad op terug te komen. Hij vond het *'deontologisch'* noch *'etisch'* verantwoord die teksten te bezorgen aan mensen die daar *'wellicht niets van kennen'*. Daarmee bedoelde hij de vissers. Maar dat belette kennelijk niet dat de drie vakbonden vervolgens vlug hun leden gingen bijeenroepen om hen de ontwerp teksten voor te leggen. Volgens sommigen heeft dit alles te maken met de hete Vasco-adem die de secretarissen in de nek voelen.

Drie vakbonden verspreiden ontwerpsteksten van het nieuwe sociaal statuut

Liberaal vakbond pleit voor meer openheid in de sector

HET ABVV EN het ACV nodigden, in gemeenschappelijk vakbondfront, hun leden uit om op 18 april naar een informatienamiddag te komen in het Seaman Centre te Zeebrugge. ACLVB vormde geen deel van dit front, en organiseerde zijn eigen infodag solitair in het Revillpark te Brugge, op 19 april. De infodagen vormen een nieuw gegeven in de relatie tussen de vakbonden en de vissers. De vakbondssecretarissen vonden infodagen vroeger tijdverspilling, ook omdat de vissers toch steeds op zee zitten, en dus moeilijk samen te krijgen zijn. Met de al even nieuwe situatie, waarin stilligperiodes een onontkoombaar ingrediënt van visbescherming zullen worden, is dat bezwaar van de baan. De enige hindernis die met wat trekken en stoten moest overwonnen worden was de datum. Want elk wilde de informatie als éérste kwijt aan de vissers.

Na wat haasje-over springen konden de uitnodigingen dan verstuurd worden. Het ABVV en het ACV trommelden elk

al hun leden op, en 6% daarvan gaf gevolg aan deze oproep en kwam eens luisteren naar wat Ivan Victor (ABVV) en Michel Claes (ACV) te vertellen hadden. De ACLVB, onder leiding van Alex De Bock, kon de interesse van 30% van de leden opwekken, wat opmerkelijk mag genoemd worden. Wie daar wellicht niet van onder de indruk is, is Ivan Victor. Hij opende de vergadering op 18 april met een sneer naar de ACLVB: *"ABVV en ACV zijn de grootste vakbonden. De secretaris van de derde vakbond helpt ons weinig vooruit op de vele vergaderingen die wij voeren. Daarom zijn ACV en ABVV de motor van het sociale debat. Dat is de reden waarom we hier als gemeenschappelijk vakbondfront slechts met twee zitten."* Alex De Bock opende 's anderdaags met de mededeling dat hij het gebrek aan samenwerking tussen de 3 bonden betreurt, en dat de verwaterende relatie geen goede basis biedt voor een snelle vooruitgang in het sociale debat.

Stilliggen

Ivan Victor opende de syndicale vergadering met het thema: stilligregeling. Op de vraag waarom de vissers niet betrokken en slecht geïnformeerd werden over het hoe en waarom, werd het standaardantwoord geformuleerd, dat de maatregel als een dief in de nacht op de visserij afgekomen was. Het op hoog niveau gevormde besluit over de datum en de vergoeding moest amper 3 dagen later reeds van toepassing zijn, waardoor er weinig ruimte was voor touwtjetrokken. De vissers klaagden erover dat bijna alle schepen nu gelijktijdig in de haven lagen, waardoor de toeleveringsbedrijven overbelast werden. Ze opteren voor een betere spreiding, wat zowel de visserij, de vismijnen als de toeleveringsbedrijven ten goede zou komen. Een ander punt ging over alternatieve jobs. Iemand die 5 weken gedwongen thuis moet blijven, en die tijd tracht op te vullen met een werkje aan land, komt in de problemen. Als hij méér dan twee weken buiten de sector

werkt verliest hij zijn statuut van "erkende zeevisser", en dat scheelt een hap op de werkloosheidsvergoeding. De leden van ACLVB beaamden die problemen, en voegden eraan toe dat de sluiting van gebieden in de Noordzee om de kabeljauw te beschermen, die een directe oorzaak vormt van de stilligregeling, te laat komt. Ze ondervinden jaarlijks dat de kabeljauw vroeger kuitrijp is. Een andere zorg stelt zich bij het indienen van de stempelkaarten. Om van de stilligpremie te kunnen genieten moet de visser zijn kaart indienen voor 8 mei. De meeste schepen zullen echter eind april uitvaren, zodat ze aan die regel niet kunnen voldoen. ACLVB stelt voor om een kopie van de stempelkaart te bezorgen vóór de eerstkomende afvaart, om problemen te vermijden. Het onderwerp werd besloten met de vaststelling dat er meer stilligperiodes zullen volgen, en dat er meer geanticipeerd moet worden om een betere regeling uit te werken voor de toekomst.

Arbeidstijden

Een volgende onderwerp betrof de arbeidstijdenregeling voor de vissers. De Europese richtlijn 2003/34/CE eist dat er tegen augustus 2003 een regeling moet zijn. De voorstellen gaan van 14 uur arbeidstijd over een periode van 24u, of max. 72u over een periode van 7 dagen, ofwel minimum 10u rust per

24u, of 77u rust op een periode van 7 dagen. De secretarissen maanden hun leden aan om eens ernstig over deze problematiek na te denken, omdat die onvermijdelijk op ons af komt. De leden opperden dat een verdere vaartdagvermindering misschien een oplossing zou bieden, en een grapjas opteerde voor het installeren van een ponskaartbak op het schip, zoals in de fabriek. Er werd ook opgemerkt dat de schepen veel in het buitenland aanlanden. Een bemanningslid dat 12u reist naar de haven van aankomst, moet helpen de vangst lossen en de netten herstellen, waarbij hij een dergelijke regel met veelvouden overschrijdt. De leden waren unaniem vragende partij voor een oplossing.

Sociaal Statuut

Iedereen weet ondertussen dat de wet van 1928, die de overeenkomst wegens scheepdienst regelt, dringend aan vernieuwing toe is. Reeds enkele jaren poogt men de juiste maat te vinden, maar velen vinden dat de onderhandelingen te lang duren. Victor van ABVV haalde uit naar de uitspraak van de voorzitter van de Rederscentrale Bart Schiltz, die onlangs verklaarde dat het nieuwe Sociaal Statuut een werk is van lange adem. Nochtans vrezen veel vissers dat Schiltz gelijk zou kunnen krijgen. We horen immers al jaren praten over dat sociaal statuut, en wie de kans

Student publiceert eindwerk over bemanningsprobleem

Jan Coucquyt studeerde in 2000 af aan de Universiteit Gent als licentiaat in de vergelijkende cultuurwetenschappen. Zijn eindwerk gaf hij de titel: 'Het bemanningsprobleem binnen de Belgische visserij.'

Na een omvangrijk overzicht van geschiedenis en actualiteit van de sector brengt Cockuyt een objectief verslag van de verschillende meningen over het bemanningsprobleem. Wellicht omdat het een studie van een buitenstaander betreft is er ook aandacht voor verschillende afwijkende, en toch interessante meningen; opvattingen die in andere studies gewoonlijk weggegomd worden om de sectortop niet voor het hoofd te stoten. Een lezenswaardig werkstuk is deze thesis geworden.

Wie geïnteresseerd is kan contact opnemen met Jan Coucquyt, Moriaanstraat 106 te 9050 Ledeberg. Tel.: 09 / 232.51.16. Mailen kan op jancoucquyt@freegates.be.

kreeg de ontwerptekst in te kijken, stelt vast dat een heleboel bepalingen bij CAO moeten vastgelegd worden. De onderhandelingen tussen de bonden en de patroonsorganisatie betreffende die CAO's moeten nog beginnen!

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

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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

BVBA

LEKENS H.



Ongetwijfeld zullen slimme onderhandelaars de zaken (weer eens) proberen te rekken.

ACV en ABVV wezen de leden erop dat verscheidene van die CAO's centen gaan kosten aan de reder. Daarom wordt ook gezocht naar middelen om financiële ruimte te creëren bij de reders, onder meer door (een deel van) de bedrijfsvoorheffing kwijt te schelden. Maar bij ACLVB zei men dat de kans daartoe klein is. De regering vreest dat wanneer ze één sector die gunst toestaat, alle andere bedrijfstakken in België dezelfde voordelen zullen eisen. En daar is absoluut geen budgettaire ruimte voor.

De vissers staan sceptisch tegenover al die CAO's, omdat ze daar in het verleden al negatieve ervaringen mee opgedaan hebben. Er is het voorbeeld van de CAO die de punten voor de beschermkledij regelt. En die werkt NIET. De vissers vragen zich dan ook terecht af of al die nieuwe overeenkomsten wél zullen werken.

Een artikel uit het sociaal statuut, dat een vast loon vooropstelt, vermeerderd met een percentage op de brutobesomming, werd op het ACLVB-forum unaniem weggestemd. De vissers vrezen dat sommige reders misbruik zullen maken van die regel, door te beknotten op het "drinkgeld". Ze opteren voor behoud van het huidige systeem, met een percentage op de bruto besomming. Ook het voorstel om die percentages dan te regelen volgens het soort schip (vb het vermogen) werd met gemengde gevoelens onthaald. De officiële vermogens van de schepen wijken nogal eens af van de werkelijke waarden. Bovendien bestaat hier de vrees dat het vastleggen van minimumpercentages voor sommige vissers een loonsvermindering zal meebrengen.

Om een uniforme verloning in goede banen te leiden opteren ACV en ABVV voor het aanwijzen van één sociaal kantoor voor de hele visserijsector. ACLVB vreest dat dit een monopolie zou teweegbrengen. Dat sociaal kantoor zou dan samenwerken met de

Nederlands Productschap Vis publiceert studie 'bemanningprobleem'

Niet het imago, maar de werkelijkheid duwt de mensen uit de sector, zo leert ons een interessante studie over het 'bemanningprobleem'.

Het Nederlandse Productschap Vis heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de oorzaken van het personeelsprobleem aan boord van de Nederlandse kotters. 1.960 opvarenden kregen een enquêteformulier toegestuurd en ook 476 (!) vissers die de jongste twee jaren de sectordeur achter zich dichtsloten werd naar hun mening gevraagd. De respons was groot: 40% van de varende vissers en 30% van de ex-vissers gaven antwoord.

In tegenstelling tot de heersende mening dat de visserij in de eerste plaats met een imagoprobleem kampt, bleek dat het vooral de vaartijden zijn die de Nederlandse vissers uit de sector weggagen. Het is een conclusie die belangrijk is voor de Belgische visserij waar de vaartijden veel hoger liggen dan dat bij de Nederlandse collega's het geval is. Op de vraag waarom de 476 ex-opvarenden de visserij voor bekeken hielden kwam vooral het antwoord dat de inkomens van de vissers, vergeleken met vergelijkbare activiteiten aan de wal, relatief achterblijven. Ook slechte werkomstandigheden en een slecht management bij de rederijen werden als belangrijke oorzaken genoteerd.

Uit dit alles blijkt duidelijk dat het bemanningprobleem minder voortspruit uit het zgn. slechte imago dat de visserij zou hebben, maar wel uit concrete onvrede met de gang van zaken op de vloot. Ons lijkt het dan ook meer dan ooit nodig erop te wijzen dat alle imago-verbeterende inspanningen die niet gericht zijn op daadwerkelijke verbeteringen in de visserij vooral de tewerkstelling in de reclamector bevordert. Wie vissers wil recruter zal eerst en vooral iets moeten doen aan de werkelijkheid.

Wie de studie wil inkijken, kan dat doen op het internet: www.pvis.nl.

Dienst voor Zeevisserij, om aldus controle op de besommingen uit te voeren, zodat alle vissers krijgen wat hen toekomt. De vissers vroegen prompt of de Dienst voor Zeevisserij ook controle

heeft over de in het buitenland gerealiseerde besommingen. Ze kregen geen duidelijk antwoord op die vraag.

ACLVB organiseerde zijn vergadering als een open forum. De aanwezige vissers konden vrij hun mening uiten over de problemen. Iemand stelde voor om de RSZ-bijdrage van de vissers te verhogen, om op die manier een beter pensioen te bekomen. Hij betreurde de huidige regeling, ook wat betreft het extralegale pensioen. Dat voorziet in een bijkomend pensioen voor vissers die 8 000 aangemonsterde dagen kunnen bewijzen. In 2003 zou dat cijfer zakken tot 7 000 (niet met terugwerkende kracht!). Maar met de huidige problematiek van stilligeregelingen, vaartdagvermindering en beurtrolsystemen duurt het steeds langer voor een visser die dagen daadwerkelijk kan presteren. Er werd voorgesteld om die hele regeling binnen de budgettaire mogelijkheden te herzien, en het nodige aantal aangemonsterde dagen verder te laten zakken, ofwel de leeftijd of een aantal jaren dienst als maatstaf te nemen. Ieder jaar als erkende zeevisser moet in aanmerking komen.

Volgende vraag betrof het examen voor motorist 750KW. Inschrijven blijkt een hele rompslomp, de visserij scholen zijn matig enthousiast, er is geen cursus beschikbaar...alhoewel die op het kantoor van de RC verkrijgbaar zou zijn. Een visser vroeg zich hardop af hoe men het tekort aan motoristen wil aanpakken op dergelijke lompe manier.

Tenslotte mopperden verschillende leden dat ze nooit hun punten voor beschermkledij krijgen. Ze stelden voor om de punten te laten uitbetalen door een fonds, waar de reders hun bijdrage in storten, zodat geen misbruiken meer mogelijk zijn.

De vakbondssecretarissen besloten hun respectievelijke vergaderingen met een dankwoord aan de aanwezige vissers. Ze drukten op de noodzaak aan meer openheid binnen de sector, en meer samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen.

't Zal wel zijn!

Philippe Godfroid

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

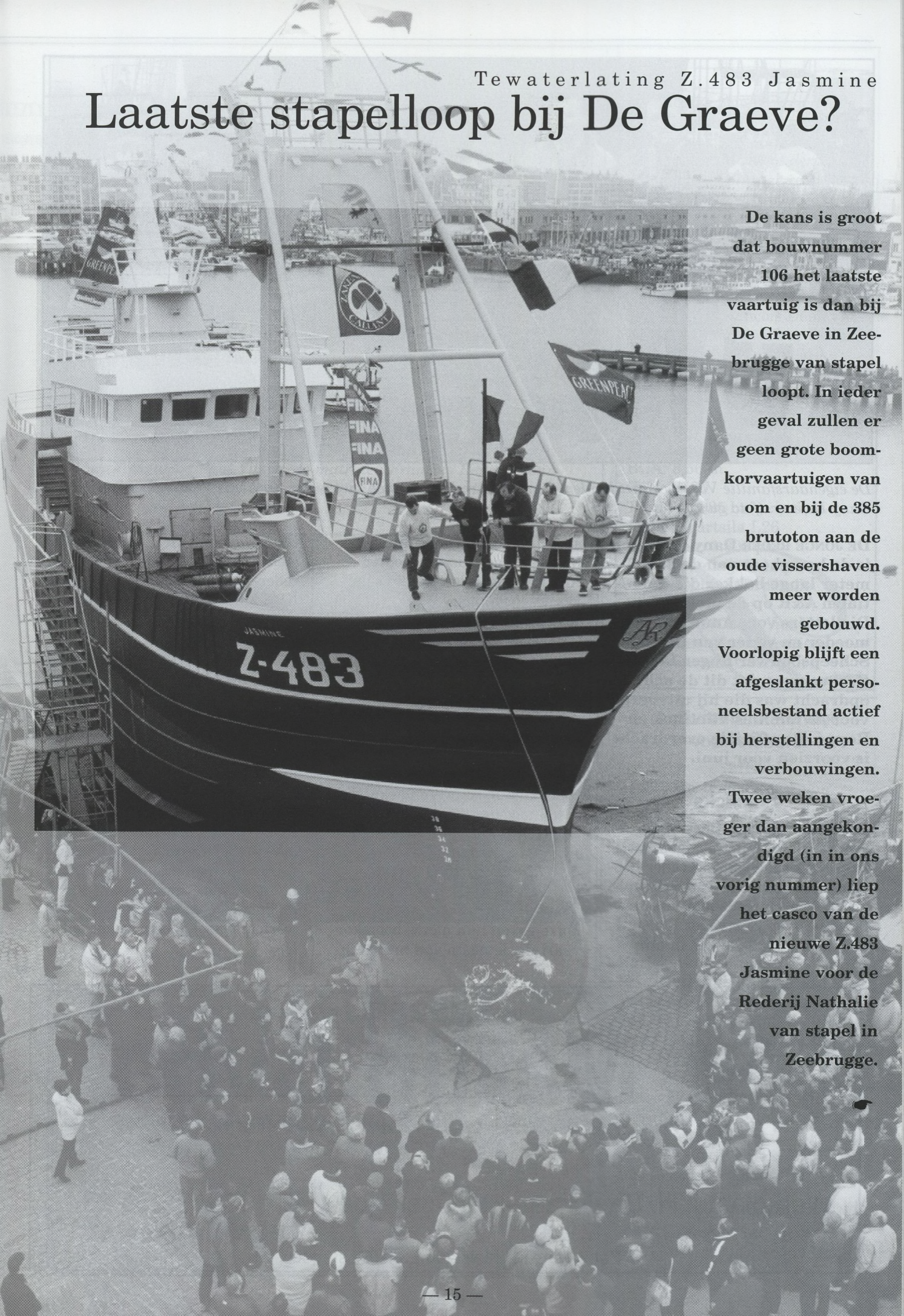
reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlottten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Tewaterlating Z.483 Jasmine

Laatste stapelloop bij De Graeve?



De kans is groot dat bouwnummer 106 het laatste vaartuig is dan bij De Graeve in Zeebrugge van stapel loopt. In ieder geval zullen er geen grote boomkorvaartuigen van om en bij de 385 brutoton aan de oude vissershaven meer worden gebouwd. Voorlopig blijft een afgeslankt personeelsbestand actief bij herstellingen en verbouwingen. Twee weken vroeger dan aangekondigd (in in ons vorig nummer) liep het casco van de nieuwe Z.483 Jasmine voor de Rederij Nathalie van stapel in Zeebrugge.



De eigenaarsfamilie Vlietinck met kinderen en kleinkinderen samen met meter Kathleen Vlietinck en peter Dany Defever. (foto gw)

DE JONGE REDER Dany Vlietinck is de bouwheer van de 38 meter lange bokker die de initialen A&R op de piek voert. Die letters voor Anna en René, moeder en vader van Dany. Scheepsbouwer Roger De Graeve weet dat dit de achtste opdracht was die hij uitvoerde voor de families Vlietinck en Rappé. De officiële overdracht is voorzien voor juni.

Vlietincks

De naam Dany Vlietinck staat voor de vierde Vlietinck-generatie in de visserij. Overgrootvader Leopold (°1867) en grootvader Joseph (°1897) waren reeds met vissersbloed besmet. Zijn vader René Vlietinck (°1938) volgde in hun

spoor. Zoals toen gebruikelijk huwde hij een vissersdochter, Anna Rappé, telg uit het gezin van Oscar Rappé.

Reder-schipper Dany Vlietinck (°1964) kwam in 1983 aan boord van de Z.483 *Carolina* (bj. 1971) van zijn vader René. Vijf jaar later nam hij het roer als schipper over. De *Carolina* is nu werkloos en gaat zo goed als zeker de oceaan over. De onderhandelingen met een Canadese koper zijn rond. Om de bouw van de nieuwe Z.483 mogelijk te maken kwam de licentie van de reeds geschrapte en naar Afrika uitgevoerde Z.30 *Eos* die destijds eiendom was de René Vlietinck goed van pas. Dany Vlietinck en Sandra Van Torre gaven hun nieuw boomkorvaartuig de naam van hun doch-

tertje *Jasmine* mee. Meter Kathleen Vlietinck is de zus van de reder-schipper, peter is de Heistse KBC-kantoor directeur Dany Defever.

Het nieuwe vaartuig is een zusterschip van de vorige eenheden die bij De Graeve in de steigers stonden. Een innovatie is de Van Voorden vierbladschroef in de nieuwe Superieur-straalbuis, een combinatie die zeven procent meer stuwkracht oplevert. Met Gentse volksmuziek verwelkomde Walter De Buck de eigenaarsfamilie en genodigden. Toch ging de belangstelling eerst en vooral na de imposante romp die bij hoogwater in het bassin zou glijden. Met de ervaring van het werfpersoneel gebeurde dat feilloos.

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



Bemanning van de Z.483: schipper Dany Vlietinck, stuurman Kurt Slabbinck, motorist Paul Vileyn, de matrozen François Demey, Ronny Beirens, Geoffrey Debusscher en scheepsjongen Mike Vandierendonck. (foto gw)



Vader René Vlietinck en zijn opvolger zoon Dany. (foto gw)

CREVITS

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

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050/ 54 48 33
 Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85
 H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13
 Telefoneren vanuit Nederland:
 09/ 32 50 54 48 33
 Fax 050/ 54 79 11

Trouw

De volledige bemanning van de oude Z.483 stapt over naar het nieuwe vaartuig. "De bemanningsleden zijn zes tot dertien jaar in dienst bij onze rederij", zegt Dany die benadrukt dat hij de jarenlange trouwe inzet van zijn vissers ten volle waardeert. De schipper voert het bevel over stuurman-reserveschipper Kurt Slabbinck, motorist Paul Vileyn, de matrozen François Demey, Ronny Beirens, Geoffrey Debusscher en scheepsjongen Mike Vandierendonck. (gw)

Technische kenmerken

LOA: 37,95 m.
 BOA: 8,56 m
 Holte: 5,20
 Tonnage: 385 bt
 Motor: Wärtsila L26
 Vermogen: 1.300 pk
 Keerkoppeling: Reintjes
 Stuurmachine: Brusselle
 Vislier: Brusselle
 Schroef: 3200mm, Van Voorden
 Straalbuis: Hodi Superieur
 Hulpmotoren: Caterpillar

Activiteitenkalender voor vissers

MEI

24-27 Oostende voor Anker

JUNI

2 "Vlaggetjesdag" in Scheveningen (Ned.)

16 "Visserijdag" in Egmond aan Zee (Ned.)

17 "Dag van de Visserij" in Heist

23-24 "Visserijfeesten" in Mariekerke (Bornem)

29 "De Schelp in de kunst", tentoonstelling in het Feest- en Cultuurpaleis, Oostende (10-18 u., gratis toegang)

JULI

1-2 "De schelp in de kunst", tentoonstelling in het Feest- en Cultuurpaleis, Oostende (10-18 u., gratis toegang)

AUGUSTUS

4-5 "Visserijdagen" in Breskens (Ned)

4-7 "Aquaculture Europe 2001" in Trondheim (Noorwegen)

24-27 "Visserijdagen" in Den Oever (Ned)

HET GEBEURDE



JAAR GELEDEN

SITUERING

In de mei-nummers van "Het Nieuw Visserijblad" verscheen wekelijks een of andere kritische bijdrage over de ontwerpwedstrijd voor de bouw van een zeeliedenmonument op de Oostendse Zeedijk op de plaats waar eertijds de oude vuurtoren stond. Zowel de keuze van de commissie, de artistieke kwaliteiten van het gekozen ontwerp als de kostprijzen leverden toen voldoende stof voor een heftige polemiek.

In deze bijdrage brengen we een kopie van de tekst die in "Het Nieuw Visserijblad" van 25 mei 1951 verscheen. De onthulling van het Zeeliedenmonument was al gepland voor juni 1951. De eerste steenlegging kwam er echter pas op 8 juli 1954 en nog hetzelfde jaar volgde de inhuldiging ervan. Het bekroonde ontwerp was een werk van de gecontesteerde Antwerpse beeldhouwer Willy Kreiz (Antwerpen 1903-Ukkel 1982) die ook de Zeemeermin (1960) op de binnenkoer van het Oostendse Feestpaleis ontwierp. De kostprijzen van het Zeeliedenmonument bedroeg destijds drie miljoen frank. De Stad Oostende betaalde 50.000 frank (1 frank per inwoner) en het Bestuur van het Zeewezen 100.000 frank. Op de Zeedijk werd ook een holle zeemijn als collectebus geplaatst waarin iedereen tot de financiering van het monument kon bijdragen.

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

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

De wedstrijd voor "Het Nationaal Monument"

Een poespa

Niettegenstaande het geblaat van een lokaal krantje, dat met ontroering smeekt opdat alle onenigheid en twist om en rond "Het Nationaal Monument der Zeelieden" zou vermeden worden, breekt meer en meer de waarheid door over die triestige wedstrijd-comedie. De bedreven onregelmatigheden zijn zo flagrant, staan zo onomstootbaar vast, dat terecht alle personen met eergevoel rechtrijzen van verontwaardiging. We hebben ons onderzoek over deze onregelmatigheden verder gezet en menen thans dat de zaak door betrokken deelnemers aan de wedstrijden (lees: "bedrogenen") zo niet zal gelaten worden en dat, ten koste van die zo geroemde eenheid, toch uiteindelijk de rechtvaardigheid zal zegevieren. En best ook. Want een zaak, die gebouwd wordt op bedrog en onrecht, zou ten slotte toch nooit kunnen gedeien.

De eerste wedstrijd

Het past op beknopte wijze het verloop van deze comedie weer te geven omdat de lezer zich een juister beeld zou kunnen vormen van de gang van zaken. Aan de Bond der Architecten alhier werd gevraagd een programma op te stellen voor bewuste wedstrijd. Dit werd gedaan, doch voor de rest liet men die mensen eenvoudig opzij liggen zoals men zich ten andere ook geen ogenblik beleefd heeft weten aan te stellen ten overstaan van de deelnemers. Die mensen werden immers op echt onbeschofte wijze behandeld gedurende gans de loop van de wedstrijd, tot op heden toe. Het programma was er dus en het reglement verscheen eveneens.

(vervolg van blz 1, tekstregel ontbreekt)

te merken dat de samenstelling van de Jury nooit werd bekend gemaakt en nu nog niet bekend is. Talrijke deelnemers schreven in en alles scheen normaal te verlopen (voor zover ten minste de handelswijze van bepaalde heren het daglicht mocht zien). De maquettes werden ook op tijd en stond ingediend. Het weze gezegd dat dit geschiedde in een "ideaal" milieu (het Kanon-hotel) toebehorende aan dhr L.P.H. Decrop. De tijd van de proclamatie kwam, doch ... de Jury bleek geen enkel ontwerp te hebben weerhouden en er was spoedig sprake van een andere wedstrijd. Maar kon men deze eerste wedstrijd zomaar met een pennetrek annuleren? NEEN!

Want toen de deelnemers hun maquettes gingen terughalen, bleken een drietal omslagen geopend! De Jury had dus wel een rangschikking opgemaakt, had drie deelnemers uitgekozen. Geruchten deden de ronde dat een bepaalde deelnemer tot de uitverkorenen niet behoorde ... en dat men daarom de wedstrijd annuleerde. De deelnemers van de eerste ronde waren dan ook bepaald naïef toen ze aan deze geruchten geen gehoor hechtten en maar weer aan het werk gingen.

De tweede wedstrijd

En zo stak men van wal met de tweede wedstrijd. Bij het indienen van de maquettes stelden de deelnemers van de eerste wedstrijd met verbazing vast, dat het Comité nog tal van andere beeldhouwers en architecten had laten mededingen, hetgeen zeer onsportief was ten overstaan van de eerste deelnemers. Op een twaalfstal ingediende maquettes kwamen de namen voor van de auteurs. Er waren zeer mooie ontwerpen bij, maar moest het Comité blijkbaar iets anders of iemand anders hebben? Voor de wedstrijd was door een lid van het Comité gefluisterd worden over een figuur aan de achterzijde van het Monument ... Welnu, dat gaf blijkbaar de doorslag want er was maar een ontwerp dat aan die "suggestie" beantwoordde ... het was het ontwerp van Kreiz!

De deelnemers zaten weer enkele weken (net zoals de eerste keer) naar nieuws uit te zien. Tenslotte moesten ze in de dagbladen lezen dat wellicht het werk zou verkozen worden van een zekere Antwerpse beeldhouwer ... Nog wat geduld en dan verscheen in de krant het berichtje dat dhr Kreiz, Antwerps beeldhouwer, het concours had gewonnen. Van tweede, derde of andere geprimeerden, geen nieuws. Laat staan dat die heren thuis een of ander over de uitslag mochten vernemen. Op werkelijk onbeschofte wijze werden ze zelfs tot op heden in de grootste onwetendheid gelaten!

Ook van de rapporten, die zouden worden medegedeeld, kwam niets in huis. De maquette Kreiz verdween daarna uit het Kanonhotel naar "La Renommée". Waar bleef en blijft de publieke tentoonstelling van de maquette der deelnemers? **Durf met het aan deze ten toon te laten stellen?**

der Zeelieden”
 n onregelmatigheden
 d de uitslag vervalst?

Verkrachting van het reglement

Tot daar in korte woorden het verloop van deze twee wedstrijden. Men komt onwillekeurig tot de conclusie dat dit toch een eigenaardige wedstrijd is geworden. Meer nog, wanneer men even het reglement ter hand neemt, wordt men geslagen door tal van grove onregelmatigheden in strijd met het reglement dat door het Comité (?) zichtbaar met de voeten werd getreden. Het Reglement ligt hier voor ons en we vragen dhren van het Comité en van de Jury met aandrang te willen antwoorden of deze artikels wel werden nageleefd en hoe:

(nvdr. de opsomming van de artikels hebben we hier weggelaten).

Vriendjespolitiek

Deze overtredingen van het reglement wijzen er op dat er vooraf reeds iets gepland werd. Wat werd er gepland? Waarom moest het ontwerp Kreitz (goed of slecht, schoon of lelijk) geklasseerd worden? Dhr Directeur-Generaal Devos zou - zo luiden de geruchten daaromtrent - destijds aan dhr Decrop, voorzitter van het Comité, een plezierke gedaan hebben met betrekking op

het bouwen van trawlers in het buitenland. Welnu, het ene plezier is het andere waard. Zo zou dhr Devos als wederdienst gevraagd hebben het werk van Kreitz te primeren, gezien Kreitz een troetelkind is van Baron Isidoor Opsomer, directeur van de Antwerpse Academie, en Baron Opsomer een persoonlijke vriend is van Direct.-Gen. Devos ...

Indien deze geruchten met de waarheid stroken, zou meteen het doek gelicht worden over deze fijne comédie. Dit zou uitleggen waarom een tweede wedstrijd diende uitgeschreven, waarom een figuur voor en achter op de maquette of plannen moeten voorkomen, enz., enz... Het wordt thans iedereen duidelijk dat de Jury, die eerst gewetensvol te werk ging en drie omslagen opende, nadien op de vingers werd getikt omdat Kreitz niet bij de uitverkorenen was. Inderdaad, het mooie plan viel daarmee volledig in duigen. De Jury zou nog het voorstel hebben gedaan de drie geprimeerden te laten samenwerken om een nieuw, definitief ontwerp te maken. Dit voorstel, dat te verdedigen was, werd natuurlijk gekelderd. Terecht mag men dan ook schrijven, dat de uitslag vervalst werd en dat de eigenaars van de drie gepende omslagen - wie ze ook mogen zijn - de feitelijke overwinnaars van de wedstrijd ZIJN en BLIJVEN!

De reactie tekent zich af

Het is dan ook geenszins te verwonderen, dat meer en meer protesten opstijgen tegen de gepleegde onregelmatigheden. Wat onze confrater ook moge blaten over eenheid, het is een feit dat de dierbare eenheid reeds duchtig verstoord is in het midden van het Comité zelf. Een of meer deelnemers zouden bij het Comité protesten hebben ingezonden. Ook zou men de Hoogste Instanties van de Belgische Kunstwereld van deze onregelmatigheden hebben op de hoogte gebracht.

Men kan meteen begrijpen welke diskrediet dit werpt op het Comité. Indien dit Comité reeds bij een wedstrijd als deze niet ernstig kan blijven, waartoe zal dit Monument dan nog wel dienen in de toekomst? We hebben bij dit alles dan nog met opzet de kunstwaarde en het karakter van de ingediende maquettes en ontwerpen niet ter sprake gebracht. Een wedstrijd moet voor alles, een rechtvaardige, sportieve zaak blijven. Maar we kunnen toch niet nalaten onze confrater, die steeds komt aandragen met het postgebouw, een diploma toe te kennen in pattatenjassen, want van architectuur heeft hij blijkbaar niet het minste benul. Wie ietwat van architectuur afweet, zal bij het eerste zicht reeds toegeven dat het nieuwe postgebouw helemaal niets te maken heeft met Russische bouwkunst. In Rusland zou dit postgebouw bestlist als decadent worden betiteld en de ontwerper ervan zou in Siberië mogen mediteren over de hedendaagse Russische bouwmeesterwerken, die in feite een mengmoes zijn van alle stromingen, doch waarin de bourgeoïstoon overheersend is. Onze confrater heeft echter reeds ten overvloede bewezen niet "vies" te zijn van vuile zaakjes, zodat ook zijn kunstmaak niet au sérieux dient genomen.

Wat zegt tenslotte het Oostendse schepencollege over het versieren van onze stad met een monument welke ver van beantwoordt aan dat waarop de zeeman terecht fier zou zijn?

Of blijft het hier tenslotte boerenbedrog op grote schaal waaraan ook de stad een reikend hand zou geven.

Uitleg is noodzakelijk. (Hr)

HET NATIONAAL MONUMENT DER ZEELIEDEN»

Een poespas van
 onregelmatigheden
 Werd de uitslag vervalst ?

Niettegenstaande het geblaas van en lokaal krantje, dat met ontroering smeekt opdat alle onemigheid in twist om en rond «Het Nationaal Monument der Zeelieden» zou ernen worden, breekt meer en meer de waarheid door over die heestige wedstrijd-comédie. De be-reven onregelmatigheden zijn p flagrant, staan so onomstoot-aar vast, dat terecht alle perso-nen met eergevoel rechtlijzen van frontwaardiging.



Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE



JAAR GELEDEN

De tijd van opliggen en opkuisen is daar !

Reders, laat uw vaartuigen
 Opkuisen en Schilderen

door de
 F I R M A

ENIMA

die de prijzen op de slip verminderde sinds
 vorig jaar

Let wel: **DEGELIJK WERK** aan de **LAAGSTE PRIJZEN !**

REDERIJKAAL — OOSTENDE

(758)

Visaers, Reders,

Duitse Noordzee Visserijkaart
 waarop **CONSOLSYSTEEM**

AANGEBRACHT IS !

- Een revelatie voor de vissers !
- Onnodig nog twee kaarten te gebruiken
- Tijd- en ruimtobesparing !

Prijs : 200 fr.

BESTEL HEDEN NOG BIJ :
 NOORDZEE BOEKHANDEL
 22, Vindictevelaan
 OOSTENDE

OF BIJ
 HAND IN HAND
 VISMIJN - ZEEBRUGG

Winslow

ONONTBEEBRLIJK VOOR
 ELKE MOTOR

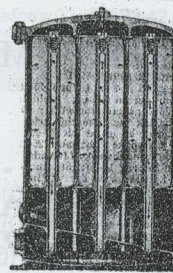
WETENSCHAPPELIJKE
 FILTERING

CHEMISCHE
 CONDITIONNERING

Spaart

Onderhoudskosten

Algemeen Verdelers :
 Chantiers SEGHERS,
 Shipwaykaal, 4, Oostende



Type : 7-1645
 Doornede.

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.

Sectortop is God de vader niet

In HVb van vorige maand zag ik dat 'de man op de kaai' de sectortop van de Belgische visserij vergelijkt met God de vader. Wij vinden dat deze vergelijking niet opgaat.

1. In die sectortop zitten wel mensen die zich misschien voor christelijk uitgeven, maar de werken daarvan missen.

2. U vindt het niet leuk dat u in een beschadigingscampagne belasterd wordt en voor opruier wordt uitgemaakt, zo is het evenmin leuk dat God de vader met deze

sectortop wordt vergeleken.
3. Op 12 uur rijden naar het oosten werden tien, vijftien jaar geleden nog mensen gemarteld, gevangen gezet en afgemaakt als ratten die vrijwillig de naam van God wel beleidden, en de werken getuigden daarvan. Die mensen leven nog, als u die eens wilt horen en dat is niet zover van ons vandaan.

Het past dan ook niet de sectortop op deze manier te becritisieren, daar zijn genoeg andere middelen voor... en uw woordenschat is groot genoeg. Als u uw woordkeuze wilt aanpassen, doe dat dan niet om mij, omdat ik dit geschreven heb, maar wil het doen om bovenstaande drie punten, want ik geloof dat u rechtzinnig genoeg bent om uw standpunten niet te verlaten, zelfs al mocht iedereen zijn abonnement op HVB opzeggen.

We willen u ook nog zeggen dat we geen fan zijn van deze sectortop. We hebben al genoeg bewezen dat deze mannen niet van het soort zijn dat recht door zee gaat. Mochten we daarover gaan schrijven dan weegt HVB volgend maand dubbel zo zwaar.

J. de Boer, Urk

Visserijoverleg met Marokko mislukt

Er komt uiteindelijk geen nieuw visserijakkoord tussen de Europese Unie (EU) en Marokko over de vangstrechten voor 4.000 Spaanse en Portugese vissers in Marokkaanse wateren. Volgens EU-commissaris Franz Fischler liggen de Marokkaanse eisen te hoog. Rabat vraagt voor de komende drie jaar een jaarlijkse vergoeding van 3,6 miljard frank en eist dat de vis in Marokkaanse havens aangeland wordt. De EU wil niet verder gaan dan 2,6 miljard, maar koppelde er ook hulp voor de modernisering van de havens, schepen, visverwerkende bedrijven en opleiding aan vast. Het vorige akkoord liep eind 1999 af. Na twintig onderhandelingsgesprekken was nog geen nieuw akkoord in zicht. Omdat de toegevingen van Europa zo omvangrijk moesten zijn, was er in Marokko ook geen baat meer te halen voor de Europese rederijen. uiteindelijk sprongen de onderhandelingen dan ook af.

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.

Critiek op Europese visserijambities in Senegal

De visserij-onderhandelingen tussen de Europese Unie (EU) en Senegal waren niet eens van start gegaan of ze werden al becritiseerd. Vlak voordat het oude akkoord verviel kwam er sterke kritiek vanwege het Wereldnatuurfonds (WWF). Deze organisatie beschuldigt de EU ervan dat ze plannen heeft om 60% méér productie uit Senegalese wateren te halen. Daardoor zou het voortbestaan van de plaatselijke visgronden in gevaar komen, zo vreest het WWF. Gregor Kreuzhuber, de woordvoerder van de Europese Commissie, verklaarde dan weer verrast te zijn door deze uitlatingen. De kwestie van de visrechten was nog niet eens aangeraakt toen het WWF al zijn onheilstijding de wereld instuurde. Toch is er een persbericht van de EU (10 april) waarin deze wel degelijk zegt te streven naar een verhoging van de Europese quota in de Senegalese territoriale wateren. Tegelijk wordt er evenwel op gewezen dat de viscampagnes gebeuren in samenwerking met de plaatselijke sector. Bovendien heeft Brussel de afgelopen vier jaar 48 miljoen euro

betaald voor deze visrechten. De helft daarvan, zes miljoen euro per jaar, gaat naar de ontwikkeling van eigen Senegalese industriële visserijen. (IPS)

Visserij-onderhandelingen met Zuid-Afrika

In Zuid-Afrika wordt er geprotesteerd tegen het voornemen van een aantal visbedrijven om met de EU sloop te gaan. Momenteel lopen er inderdaad onderhandelingen om tot een visserij-akkoord te komen. Dat is niet naar de zin van de 'Food and Allied Workers Union' (FAWU) dat in een mededeling zegt: 'We willen de bedrijven waarschuwen opdat ze hun quota niet in joint ventures met Europese rederijen onderbrengen. Daardoor zouden de Zuid-Afrikaanse wateren voor de EU geopend worden. In ruil zou de EU kapitaal investeren in de lokale visserij en moderne visserijtechnieken in het land brengen. Ook zou Zuid-Afrika gemakkelijker toegang kunnen krijgen tot de Europese markt. Dat alles weegt wellicht niet op tegen de constatering dat de industriële vissersvaartuigen van de EU de reputatie hebben 'de zeeën leeg te vissen'.

Ook andere ontwikkelingslanden, zoals Marokko en Senegal, (zie elders in deze rubriek) houden daarom het been stijf aan de onderhandelingsstafel. (IPS)

Alle voorkomende reparaties van alle merken sloopsschroeven

Nieuwe en gebruikte sloopsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten

N.V. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren en verhuur viskisten

Vismijn 2 - 8400 Oostende

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



Gedelegeerd bestuurder:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan

Tel.: 059/ 23 68 46 - GSM 0475 / 44 67 88 - GSM 0475 / 55 22 58

Ploegbazen-sorteerders:

Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene.

Tel.: 059/ 32 49 00 — GSM 0477/ 71 96 36

Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan

Tel.: 059/ 23 88 48 — GSM 0497/85 54 88

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 10 u daags voor de verkoop, aan de sassen van de vissershaven.

Tel.: 059/ 32 12 86.



Antwerp Propeller Service

Kruibeeksesteenweg 162

2070 Burcht / Zwijndrecht

Telefoon 03/252 73 42

Telefax 03/252 92 12

GSM 075/67 54 56

Tel.: + 32 (0) 3 252 73 42

Fax: + 32 (0) 3 252 92 12

GSM + 32 (0) 475 67 54 56

In onze reeks: zij die de visserij gemaakt hebben

HVB sprak met Joseph — Swiebel — Verbeke

oud-vissers hebben meestal een familieverleden dat ver in de sector teruggrijpt. Dat is ook het geval bij Joseph Verbeke, zeg maar Swiebel (°Heist, 12 april 1930). Daarbij komt dat Josephs zoon, Lino, een stamboom opgemaakt heeft waarin het allemaal terug te vinden is. Al bladerdend vinden we vanaf 1746 Verbekes in de visserij en we leren dat de vissers Andreas, Josephius, Jacob, Pieter-Frans en Bernard Verbeke er allemaal hun steentje toe bijgedragen hebben. Daar is nu een einde aan gekomen, want zoon Lino vaart niet meer ter zeevisserij. Hij is de bij HVB niet onbekende advocaat Lino Verbeke, gespecialiseerd in maritiem recht... alsof het anders gekund had, voor iemand die de vrucht is van zo'n hoge zeemansstamboom.

De Heistenaar Joseph Verbeke is de oudste uit een gezin van vier. Hij volgt lager onderwijs aan de gemeenteschool van Heist waarvan hij zich levendig de medeleerlingen *Eugeen Rappé* en *Georges Savels* herinnert en de onderwijzers *Desmedt*, *Walgrave*, *Leliaert*, *Hilderson*, *Vlietinck* en *Ackx*. Deze laatste zal hij later trouwens weerzien als hij de cursus volgt die van hem een schipper moet maken.

Swiebel

Het leven van Joseph verandert in 1944 ingrijpend als zijn vader, bij de verplichte tewerkstelling voor de bezetter, ernstig gekwetst wordt. Een verlamming is er het gevolg van en gezien de oorlogsomstandigheden is er geen verzekering die het ongeval dekt. Moeder baat een winkeltje uit om in het onderhoud te voorzien en ook de oudste zoon, Joseph, wordt in de gezinseconomie ingescha-

keld. Hij neemt de visserijdraad op, aangezien de verlamde vader zijn activiteiten aan boord van de H 20 *Franciscus-Theresia* van *Bernard Couwijzer* moet staken. Moeder, Julia Dobbelaere, geeft Joseph nauwelijks de toestemming, want ook zij komt uit een vissersgezin (*Jan Dobbelaere*, broer van 'Gatje') en ze kent de gevaren van het beroep. Maar Joseph wordt op 27 december '44 wel degelijk scheepsjongen aan boord van de Z 493.

Het is nogal iets met die bijnamen in het Heistse vissersmilieu. Hoe komt iemand aan de naam 'Swiebel'? Blijkt dat het van vader Verbeke stamt die in WOII bij de Duitse bezetter om enige ajuinen ging bedelen. Hij vroeg aldoor om "Swiebels" en zijn naam — en die van zijn nageslacht — was gemaakt. Meer hebben ze daar in Heist niet voor nodig. Verder maakt deze 'lapnamentra-



Scheepsdiesel

RENAUD

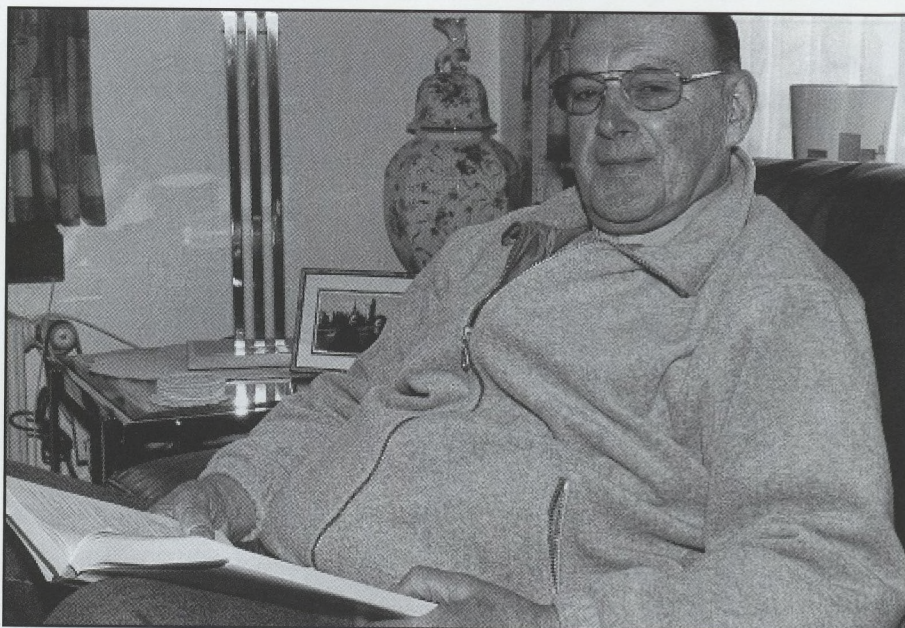
BVBA Vantorre - Devinck

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!**



Joseph Verbeke poseert met het stamboomboek dat zoon Lino samenstelde

ditie' het werk van de interviewer niet gemakkelijk. Ook Joseph kan nog uit het hoofd de bijnamen opsommen van wel honderd Heistenaars waar hij ooit mee te maken kreeg, maar hoe die eigenlijk 'echt' heetten, blijft in de nevelen van de tijd gehuld. Eigenaardig is het ook dat die traditie ook vandaag verder gezet wordt. Kwamen er in de studententijd van de zoon geen telefoontjes waarbij men niet naar Lino, maar naar 'Swiebeltje' vroeg?

Oorlogsrealiteit

Op 1 juni 1946 gaat Joseph aan boord van de Z 495 van nonkel Frans Vantorre (struik Frings). Hij treft er de broers van de reder aan (Arthur en Petrus), en verder Albert Dobbelaere en Gustaaf Martony. Joseph wordt al gauw met de gevaarlijke realiteit geconfronteerd waarvoor zijn moeder hem had willen behoeden. De bemanning merkt een mast op die op het water drijft. Blijkt van een vis-

sersvaartuig van de rederij Brunet te zijn. Het schip was op een mijn gelopen. In dezelfde periode moet hij er machteloos op toezien hoe de B 96, die naast hem vaart, de lucht in vliegt nadat het schip op een mijn gelopen is. De jonge visser is nog meer geschokt wanneer ze de netten winden en er een jongen blijkt in te zitten. Als ze het lijk in Oostende aan wal zetten moeten ze hem in een visbenne plaatsen. Op de kaai wacht een moto van de brandweer met in de 'sidecar' de doods-kist. Het zijn beelden die Joseph nooit heeft kunnen vergeten. In mei gaat hij aan boord van de Z 474 van Bernard Jonckheere, een schip dat gevoerd wordt door diens zoon Leon. 'Geen gemakkelijke was dat, maar het is daaraan dat je een goeie schipper herkent: hij rust niet vooraleer hij weet dat alles voor honderd procent in orde is. Maar daar staat tegenover dat hard werken aan boord extra beloond werd. En Leon was wel degelijk tevreden over mij, want ik was toen nog maar een lichtmatroos, maar kreeg het deel van een matroos toegestopt, iets dat moeder thuis zeker kon waarderen.'

Schipper... en reder

In 1952 wordt Joseph matroos-

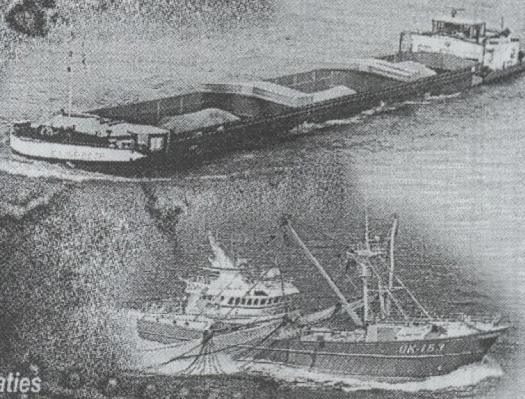
Power for the world

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

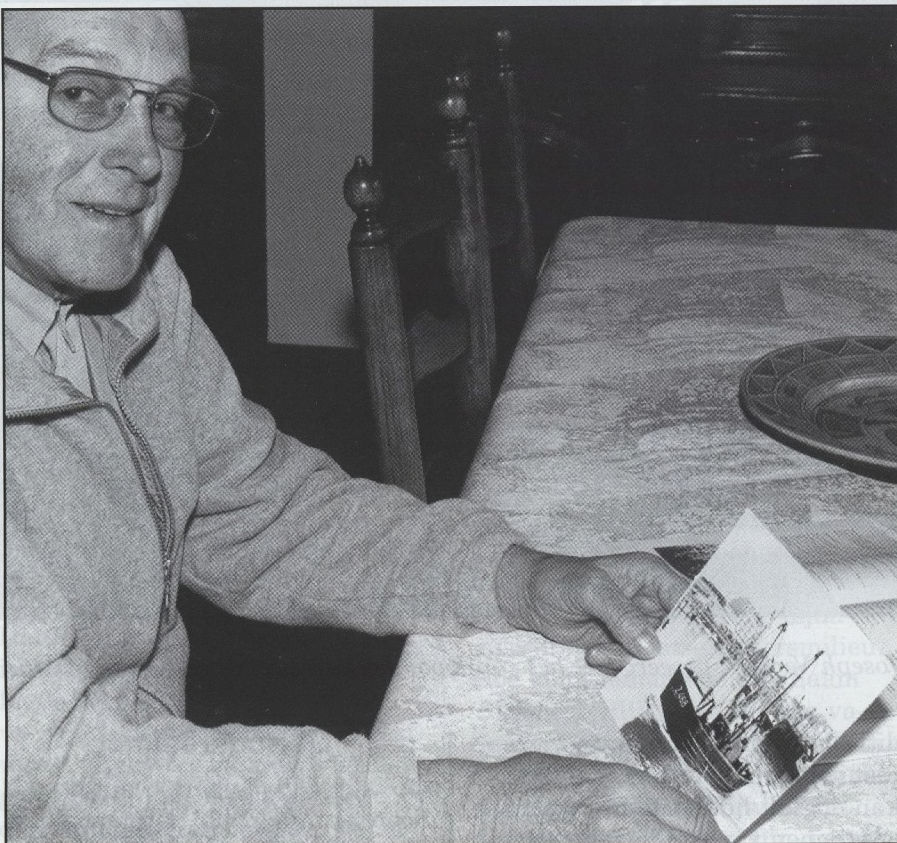
Fax.: (32) 3.546.02.99



motorist en in 1953 haalt hij het schippersbrevet binnen. In mei 1954 wordt hij daadwerkelijk schipper op de Z 445 'Marina' van Petrus, alias Patriesse, Latruwe. De bemanning bestaat verder uit nonkel Albert — Diep — Dobbelaere, Marcel Boone en broer Albert Verbeke.

Reder wordt hij in 1957 als hij op de werf Haerincx de Z 508 'Zegen' laat bouwen (Bohn-Kähler motor van 155 pk / 92 kW). Charles Jansen en Leon — Sterk — Vantorre worden aan boord zijn kompanen. Het loopt allemaal niet van een leien dakje, want de motor van dat schip heeft nooit naar behoren gedraaid. 'Trillingen... het had echt geen naam. Er kwam zelfs een specialist uit Duitsland over om het probleem te verhelpen. Maar erg succesrijk was de man niet. Dat was gewoon een slechte motor uit een overigens goede reeks, maar wij zater er wel mee. Ik heb ermee leren varen, maar het was toch altijd oppassen geblazen, vooral bij dwarszee was het allemaal moeilijk in de hand te houden. Toen we ook nog eens bokken plaatsten, moest ik echt alles doen om het schip onder controle te houden. maar het lukte wel... en het lukt vandaag nog altijd want na tien jaar verkocht ik het aan een mens uit Brixham en het schip vaart er vandaag nog altijd.'

Eind 1967 wordt de Z 508 verkocht en verwerft Joseph de Z 468 'St. Petrus' (ABC-motor van 180 pk) van Rene — Venus — Vlietinck. Aan boord haalt hij René Cattoor en Frans Ackx. Het is een schip en een periode waaraan Joseph graag terugdenkt. 'Vooral de spanvisserij met de B 60 Van Maerlant zal ik nooit vergeten. Schipper Emiel Ackx van de B 60 was een levenslustig man, in stiptheid zowat het tegendeel van mezelf. Maar een schat om mee te werken. Ik herinner me dat de B 60 eens niet kon uitvaren omdat Ackx nergens te bespeuren viel. Ik zat daar niet mee in, want ik kende de man. Ik voer dus uit en Ackx zag door het raam van de kroeg dat ik vertrokken was. Hij spurte het café uit, recht naar zijn schip en in minder dan geen tijd waren we samen aan het vis-



Joseph, Swiebel, Verbeke blikt terug op een mooie visserscarrière die hem twee keer de blauwe wimpel opleverde.

sen. Bovenste beste schipper was dat, maar hij was graag onder de mensen en graag bij zijn kop koffie met poester.'

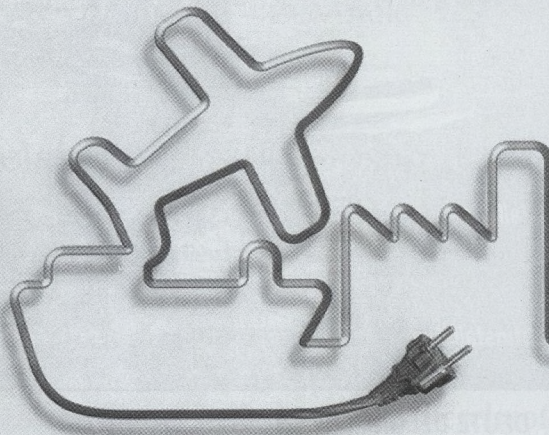
Rust

Als Joseph op 27 december 1978 besluit het varen aan anderen over te laten heeft hij er al 35 zeejaren op zitten. Hij heeft een fijne visserscarrière gemaakt die hem ook twee keer de Blauwe Wimpel opgeleverd heeft, een tro-

fee voor de aanvoer van prima kwaliteit. Na die visserloopbaan raakt hij tewerkgesteld bij 'Zeebouw-Zeeland' die de nieuwe haven van Zeebrugge aanlegt. Later wordt hij vissorteerder en uiteindelijk komt hij aan de bak als coördinator van de Z 269 en Z 69 van Bart Schiltz en Remi Carton; een tweetal waarover Swiebel zeer te spreken is.

Interview Juul De Vocht, foto's Guido Walters.

de rode draad door elk bedrijf



ELEKTROSPECIALIST
ter land - ter zee - en in de lucht

day and night
SERVICE !

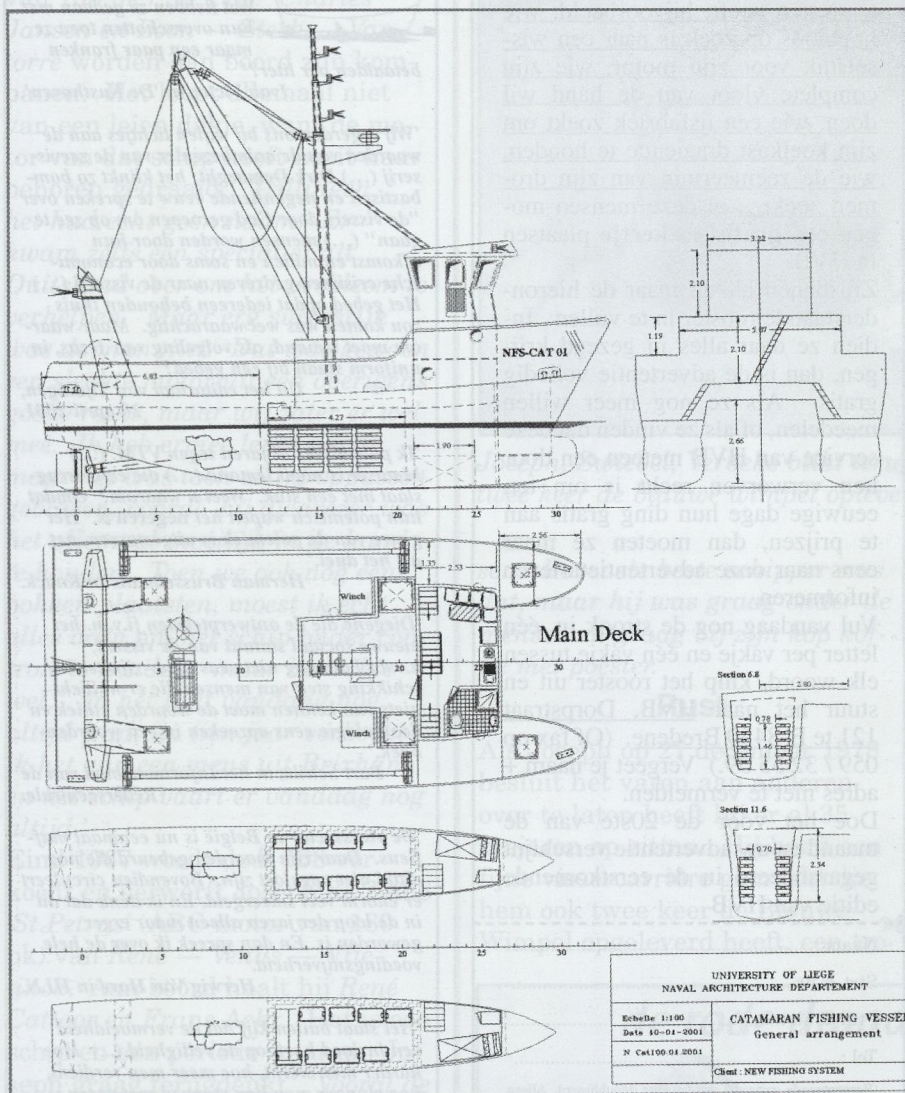
Kielbankstraat 6 • 8360 Zeebrugge
tel 050/55.77.80. • e-mail: info@quintiens.dalkia.be

quintiens

n.v.

Vorstudie cat voor kustvisserij is afgewerkt

De vereniging New Fishing Systems werd opgericht door o.a. de Oostendse scheepswerf IdP en het Nieuwpoortse spitstechnologische bedrijf Marelec. Bedoeling is dat er onderzocht wordt of het mogelijk is een catamaran te ontwerpen die nuttig kan zijn voor de (Belgische) kustvisserij. Onlangs presenteerde de vereniging het verslag van de voorstudie. De steller ervan, ir. Philippe Devestele zei: 'Hoe langer ik met het project bezig ben hoe optimistischer ik word.'



NA DE VOORSTUDIE wordt het concept nu verder uitgewerkt. Daartoe wordt o.a. een schaalmodel gemaakt dat getest zal worden in de sleeptank van de Universiteit van Luik. Het concept is en blijft dat van een catamaran. Devestele: *'De weerstand die we bij de kust vissers moeten overwinnen is groot. De vissers hebben nogal wat argumenten tegen een catamaran: de bouw zou te duur zijn, visruim gespreid over twee rompen zou de zaak bemoeilijken, zeegang maakt vlugger zeeziek op een catamaran dan op een eenrompboot... Maar we hebben toch doorgezet. We hebben niet toegegeven aan de druk die ons weer naar een éénrompboot zou terug brengen. Dit is namelijk een unieke kans om, samen met een universiteit, een doortastende studie — bij mijn weten de eerste en de enige — over een catamaran voor onze kustvisserij uit te werken. Het ontwerp dat wij uiteindelijk presenteren zal op het gebied van de visserijmethodes, de veiligheid, de werkomstandigheden, de stabiliteit en het dieselverbruik absoluut het neusje van de zalm zijn.'*

Naast het cijfer- en tekenwerk hecht ingenieur Devestele veel belang aan wat de vissers en reders zelf over een alternatief kustvisserijvaartuig denken. *'We hebben de sector op verschillende manieren bij de studie betrokken. Zo hebben we ook een enquête gebruikt om een constructief gesprek met 15 kustvissers en 5 reders van eurokotters te voeren. Blijkt daaruit dat het begrip "polyvalentie" van uitermate groot belang is. Dat is ook logisch, in deze tijden van steeds verminderende quota voor deze of gene soort. Het is duidelijk dat een (kust)vissersvaartuig in de toekomst veel verschillende visserijen zal moeten aankunnen om nog rendabel te zijn.'*

N.V. SCHEEPSWERF

I.D.P.

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

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

Weekblad
TIJDINGEN

Oostendenaar,
vraag ernaar
bij uw dagbladhandelaar

TUSSEN SCHIP & KAAI



De discussie over veiligheid blijft een tijdloos debat.

Hoe ver nieuwe maatregelen ook reiken, steeds dwaalt het risico van een arbeidsongeval rond. Een aanpassing van de situatie in punt A kan een risico inhouden voor punt B. Zelfs een goed overwogen veiligheidsbeleid elimineert nooit alle gevaren, eigen aan een beroep. Het noodlot heeft spijtig genoeg geen zitje aan

de vergadertafels. Maar toch kunnen we ons afvragen tot op welke

hoogte bepaalde maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen zin hebben, als er eerst geen werk gemaakt wordt van een bewustmakingscampagne. In sommige ongevalintensieve sectoren heeft men dat probleem onder ogen gezien. Misschien kunnen we er wat van leren. De visie van Didier Delchevalerie, intern veiligheidsadviseur bij bouwbedrijf "Remacle", zou ook in de visserij vruchten kunnen afwerpen. De man voert een pareltje van een preventiecampagne, en die willen we onze lezers niet onthouden. De campagne bevat vier krachtlijnen die we kort bespreken:

1- informatie naar de werknemers thuis sturen is veel efficiënter dan een affiche op de werkplaats. Wanneer we de loonfiches opsturen, voegen we daar steeds een folder bij waarin een bepaald onderwerp wordt behandeld, bijvoorbeeld het dragen van een veiligheidshelm;

2- vanuit dezelfde optiek sturen we na een ernstig ongeval steeds een brief aan al onze medewerkers om hen uit te leggen in welke omstandigheden het ongeval gebeurde, en hoe het had kunnen voorkomen worden;

3- preventie is een kwestie van cultuur. Met een constructieve houding bereik je meer dan met een repressieve houding;

4- preventie moet als het ware een rode draad worden. Men mag geen kans onbenut laten om er over te praten. Dergelijke ideeën zouden ook in onze sector hun nut bewijzen. De *Nationale Gemengde Commissie* zou geknipt zijn om een gelijkaardige campagne op te zetten. De folders kunnen bezorgd worden bij de sociale kantoren, die de lonen van de vissers verzorgen. Alles kan bij in de envelop met de loonbrief. De reders kunnen rechtstreeks

aangeschreven worden. Zelfs de financiering van zo'n actie kan geen probleem opleveren. Er zitten immers massieve overschotten in het budget voor de checklist, waar we al een tijdje niks meer over horen.

Wat de visserij nodig heeft is een gedragswijziging: de ingewortelde en vastgeroeste gebruiken en gewoontes overboord gooien, passen durven zetten op ALLE denkpistes die aangeboden worden, zonder vast te houden aan de eigen enggestige gedachtegang, zoals het veel te dikwijls het spijtige geval is.

Maar er schijnt toch licht aan het einde van de tunnel. Ook in het sociale debat zien we hoopgevende signalen. De momenteel nog grootste twee vakbonden in de visserij sloegen de handen in elkaar om een gezamenlijke infonamiddag voor de vissers te organiseren. Dat is een opmerkelijk feit. De betrokken vakbondssecretarissen noemen zichzelf de "motor van het debat", wat bewijst dat enige pretentie hun niet vreemd is. Maar daar hebben we weinig problemen mee. De druk die vanuit hun achterban uitgeoefend wordt om de nood aan informatie over, en betrokkenheid bij, de planning van de eigen toekomst in te willigen, werkt prachtige vruchten af. Beide heren voelden zich bedreigd en gevisieerd, en rennen nu elkaar voor de voeten om te bewijzen dat de visser wel op de eerste plaats komt. Wat de reden tot dat besluit ook is, we kunnen het alleen maar toejuichen. Voor het eerst wordt duidelijk dat er in de visserij ook zoiets bestaat als: vissers. Dat blijkt ook uit de vernieuwde pogingen van de vakbonden om hun militantenkern voor de zeevisserij op te bouwen en vorm te geven. Voorwaar, plots is geen inspanning hun te veel. En we kunnen het niet genoeg benadrukken: we zijn daar blij mee. Want al deze ontwikkelingen staan in schril contrast tot de recentste oneliner van RC-directeur Luc Corbisier: "**Opgeklopte pietluttigheden van al dan niet gefrustreerde enkelingen of minoriteiten moeten nu maar eens plaats ruimen voor het serieuze werk.**" Maar het serieuze werk, is dat dan niet de betrokkenheid van de vissers accepteren? De vakbonden hebben het duidelijk begrepen. Daarom willen we in deze column een open boodschap meegeven aan de heren debatmotoren I. Victor en M. Claes. Proficiat heren, jullie hebben het licht gezien. Niet zonder wat goed bedoelde hulp weliswaar, maar het resultaat is wat telt. De piste van open debatcultuur zal de visserij verder en sneller vooruit helpen dan ooit voor mogelijk werd gehouden. Het feit dat de vakbondsmannen woedend op zichzelf zijn, omdat ze zelf nooit op dat idee gekomen zijn, doet nog weinig ter zake. Want het is de toekomst die telt. We kunnen een hoopvol oogje vooruit werpen. Misschien is daar toch nog wel wat interessants te zien ginder ver.. YES!!

Froid

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

ACHTERGRONDEN

ARGUMENTEN

VISTECHNIEKEN

NIEUWS

IDEËN

EN... VERSE VIS

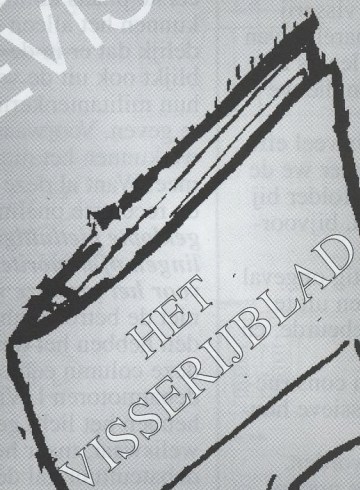
Volgende maand in dit blad:
alles wat u al steeds wilde weten,
maar nog nooit durfde te vragen
over...

HET IMAGO VAN DE VLAAMSE ZEEVISSERIJ

VAARTUIGEN

TEGENSPRAAK

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



ANTWOORDEN

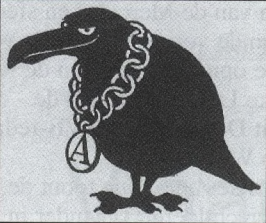
polemieken

FEITEN

MENSEN

DUIDING

CIJFERS



DE LAATSTE vuurtorenwachter

Aan de verse provinciale député ter zeevisserij, de heer...

Edelachtbare mijnheer de député, Gij zult mij wellicht willen verschonen, waarde excellentie, omdat ik uw naam nog niet bemeester, maar dat komt doordat gij kavelers in de sector toegekomen bent, op het eigenste moment dat ikzelve daar enige maanden uit verdwenen was. Vóór uw intrede was uw naam wellicht wel zeer bekend in het kickenmilieu, maar op deze visserijkaaien waart gij een 'illustre inconnu' zoals ikzelve dat heden eilaas nog steeds ben in de neerhofsector.

Misschien dacht gij zelfs 1 wijl dat ik samen met uw voorganger mijn puisten gescheurd was, maar dit is geenszins het geval, want echt goeie vrienden waren wij niet, deze Naeyaert en ik, opgehitst zoals hij was door de heer provincieambtenaar Mares. Ik zou zeggen: pas op voor die Mares gelijk gij oppast voor een stok in het hoenderhok, want in vergelijking met deze ambtenaar is de wolf van 't Waasland (niet te verwarren met 't Waailand) maar een keffertje hoor.

Maar goed, na ettelijke maanden van het vistoneel verdwenen geweest te zijn, vervoeg ik heden weder onze veelbelaaide sector.

Maar daarmee hebben wij met elkander nog geen kennis gemaakt en hebt gij uzelve waarschijnlijk nog niet bekend tot mijn grote schare vijanden (hetgeen wel danig zou kunnen veranderen wanneer gij deze column zult uitgelezen hebben).

Maar welke uw beleidsopties ook zijn, gij moogt ervan overtuigd zijn dat het *mijn* wijde bekommernis blijft het imago van de sector zodanig omhoog te zwatelen dat het werkvolk weder massaal onze kaaien overrompelt. Alwaar het even spontaan als enthousiast deel zal nemen aan de stilligcampagnes, het breien van binnenkuilen, alsmede aan het betalen van de mazout van zodra het schip weder ter visserij trekt. En dat alles ge-

foefeld in een schoon, vers sociaal statuut. Uiteraard mede ondersteund door de 36ste uitputtende studie over de sector; studie waarvoor we ergens een potje van een kleine dertig miljoen moeten zien te vinden, maar deze zoektocht laten we over aan de sociale partners. (Waarom zouden we ze anders 'partners' noemen?)

Mijn lange aflijvigheid, weledele heer député, heb ik gebezigd om twee kapitale dingen te bewerkstelligen. Ten eerste moest ik weg om enige verse gedachten te laten ontkiemen. Gij zult mij vragen: 'Was het daarom nodig de ganse sector in de steek te laten?'

Dat was het heel zeker, edelachtbare député. De quota voor het aanbrengen van ideeën worden in onze sector immers strenger gecontroleerd dan de aanvoer van kabeljauw. Alleen wie over 1 denkquotum beschikt (Rederscentrale, de siamese tweeling Claes-Victor en Vadertje Staat ofte in de volksmond: de driepaartieten) mag alhier ideeën aanvoeren.

Waarom? Omdat iedereen die **niet** bij de driepaartieten is (Uiteraard met uitzondering van gijzelve, mijnheer de député, dat spreekt vanzeneigens.) totaal *gefrustreerd* is, zoals dat ontdekt werd door de bekende psychiater dr. prof. Corbisier L., een bekende specialist in de Frustratologie, de Minoriteiten en de Pietluttigheden (en in zijn vrije tijd een hardnekkig jager op zwarte zee-eendenwachters).

Ten tweede heb ik, tijdens mijn afwezigheid, enig geheim beeldmateriaal bij elkaar gesprokkeld dat u in uw Provinciale Visserijcommissie naar believen kunt misbruiken. De fotografische afbeeldingen die ik hierbij (alsmede in de volgende maanden) zal ontlullen, zijn van het grootste belang voor het voortbestaan van de sector. Zij zullen u aantonen dat er op onze kaaien verrekt veel geheime stoorzenders aan 't werk zijn. Het zijn dergelijke lieden die maken dat de 35 alreeds uitgevoerde studies over de sector prompt de grond ingeboord worden.

Heden wil ik u er met name op wijzen dat de vzw Vissersvrouwen, waarvan u wellicht nog nooit etwat vernomen hebt, wel degelijk nog immer, zij het binnens(slaap)kamers, functioneert. Dat mag blijken uit de plakbrief

die ik hierbij laat afdrucken.

Ter uwer informatie vermeld ik erbij dat de Vissersvrouwen deze affiches dreigen te vertalen in het schoon Vlaams, van zodra de Europese Unie (eventueel aangedikt met enige liefdadigheid uit de kas van onze E.H. Dirk) daar enig geld voor vrijmaakt. Want de Vissersvrouwen doen niets voor niets (hetgeen van hun venten niet gezegd kan worden, zoals dat uit de nieuwste op stapel staande studie van dertig miljoen wel eens zou kunnen blijken).

Ik ben er zeker van, monseigneur de député, dat wij het in de toekomst uitstekend met elkaar zullen vinden (gesteld dat we het zouden zoeken uiteraard, hetgeen mijnerzijds dan weer betwijfeld kan worden) Mag ik u dan ook — in de beste sectortradities — meteen 1 wederdienst schooien? Het zou mij 1 groot genoeg doen indien gij deze column "ligna recta" doorfaxt naar minister Gabriëls. Zo blijven de sectorzeden op hetzelfde hoge peil staan als dat onder uw voorganger alreeds het geval was.

Uw geneegen laatste vuurtorenwachter



VIJF GRATIS SETS TE WINNEN

O.129 Amandine op postkaart



Ter gelegenheid van de tweede uitgave van "Oostende voor Anker" (24-27 mei) brengt de Oostendse postkaarten-uitgeverij Photo Tropic een nieuwe set van acht maritieme kaarten uit. Naast

de Amandine zijn er foto's van de Mercator, het marinezeilschip Zenobe Gramme, 's wereld grootste brigantijn Swan Fan Makkum, de replica de Rupel, een luchtfoto van de Oostendse

haven en een paar kaarten met scheeps-onderdelen van de Mercator en sfeer-beelden van de vorige "Oostende voor Anker". De opnamen zijn van de fotografen Mike Louagie, Daniël de Kievith, Pit Dejonghe en HVB-redacteur Guido Walters.

De foto van de *Amandine* toont de pas volledig herschilderde IJslander in 1995 toen het vaartuig na een grondige beurt voor het eerst opnieuw naar de visgronden stevende.

De reeks, gedrukt op duizend exemplaren, is tot 23 mei in voorverkoop te krijgen voor 240 frank bij Photo Tropic, Albert I Promenade 66 op de Oostendse zeedijk. Vanaf 24 mei, openingsdag van "Oostende voor Anker", bedraagt de prijs 295 frank, zolang de voorraad strekt.

HVB heeft vijf gratis sets ontvangen voor zijn lezers. Gegadigden sturen voor 12 mei een briefje of briefkaart (met vermelding 'gratis fotoset' of iets van die strekking) naar HVB, H. Baelskaai 12 - 1ste verdiep, 8400 Oostende. De winnaars worden door een onschuldige hand geloot en ontvangen de set gratis thuis.

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

Na een 'analyse'studie en een Masterplanstudie is er nu ook een strategisch planstudie voor de toekomst van de Belgische zeevisserij... Aan studies ontbreekt het dus niet. En weet je wat? Er volgen er nog!

Vlaamse visserij heeft zich gerenoveerd tot studieobject

'Visserij en management moeten hand in hand gaan', zo stelde minister Gabriëls bij de toelichting van de studie *"Een toekomst voor de Belgische visserij"* door prof. Hans Crijns van de *Vlerick Leuven Gent Management School*. Na zo'n zin verwacht een mens ingrijpende voorstellen te zien, die het aanzien van de visserij ten gronde zullen wijzigen. Je verwacht dat zo'n studie de meest efficiënte weg uittekent (en de kosten die daaraan verbonden zijn) om de vis in het bord van de consument te krijgen. Maar dat is niet het geval. Zo wordt de rol van de visveilingen niet eens in vraag gesteld. Contractvissen en rechtstreeks levering aan de bedrijven blijven onbesproken (wegens onbespreekbaar?). Herverkaveling van de visgronden (afgelegen visgronden ruilen voor meer nabijgelegen gebieden) blijkt evenmin een 'managementpunt' te zijn. Zijn er dan geen alternatieven voor de heroriëntering van de visserij? Toch komen alle analisten eensgezind tot de conclusie dat de

visserij in al zijn facetten in een "neergaande spiraal" zit en dat de visserij niet mag verdwijnen.

Toekomst

Federaal minister Karel Pinxten, Vlaams minister Eric Van Rompuy, gouverneur Paul Breyne, prof. Jacques Viaene, ze hebben allemaal hun analyse van de visserijsector laten maken, voorstellen gelanceerd of maatregelen uitgevaardigd in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid. Het Masterplan van Freddy Pollet staat buiten deze opsomming omdat de analyse door de sector-top als onbestaand wordt beschouwd. Het studierijtje kan nu aangevuld worden met een het strategisch plan van economist Hans Crijns in opdracht van landbouwminister Gabriëls. Intussen heeft ook Vlaams minister Renaat Landuyt een studiebureau, Policy Research Corporation NV, met een complementair projectvoorstel voor een studie belast. Dat is nog niet alles. De minister-raad heeft op 16 februari de Mi-

nister van Economie belast om in de schoot van de Centrale Raad voor Bedrijfsleven een tripartite van deskundigen op te richten, met als opdracht het zoeken van mogelijke oplossingen voor de problematiek van de Belgische zeevisserij, en deze te toetsen op hun haalbaarheid.

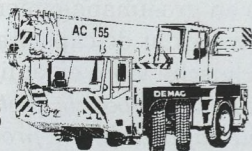
Een zaak is zeker: dat zijn heel veel studies voor een sector met een totale omzet van een grote KMO; waar de rek al lang uit is. Alleen de Oostendse vice-premier Vande Lanotte mengt zich niet in het debat. En dat is ook een vaag teken.

De auteurs van al deze studies komen stevast tot een positief antwoord over de toekomst van de visserij. Bij Crijns is het niet anders. Hij besluit: *"Er is een toekomst voor de Belgische visserij, een gezonde en duurzame toekomst"*. Tenminste als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Een van die voorwaarden is ... nog meer onderzoek verrichten. Ongetwijfeld zullen deze studies de werkgelegenheid bevoor-

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



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



Verheye Joël
n.v.



dert hebben, maar dan toch vooral in de sector van de studiebureaus.

Miljoenenzaak

Er zijn de laatste jaren al veel miljoenen gespendeerd aan onderzoek, analyses en adviezen voor de visserij. De doodgezwegen studie (intussen wel ruim verspreid en gretig geraadpleegd) van Freddy Pollet heeft aan de opdrachtgever, het Vlaams Visserij Informatie Centrum, minder dan een miljoen gekost, ook al omdat men daar liever had dat hij niets over de visveilingen schreef. Zonder dat men ons zal kunnen betrapen op verdraaide berichtgeving (een miljoen meer of minder) positioneren wij de kostprijs van de studie-Crijns op méér dan het tienvoudige van wat Pollet daarvoor op zak gestoken heeft. Minister Landuyt heeft blijkbaar *nóg* meer geld over om uit te vissen hoe de toekomst van de Vlaamse visserij (Crijns heeft het voortdurend over de Belgische zeevisserij die vanaf 1 januari 2002 echter een exclusieve Vlaamse bevoegdheid wordt) er moet uitzien. Hij hoopt de helft van de kosten uit Europese bronnen te putten. De andere helft zou moeten komen uit de begroting van de Vlaamse minister van Werkgelegenheid (13 %), Leefmilieu & Landbouw (13 %), de Provincie West-Vlaanderen (13 %), de Sociale Fondsen (7 %) en de Rederscentrale (3 %). Als al dat geld verzameld is, dan zal dat onderzoeksbureau meer dan 25 miljoen binnengerijfd hebben.

Volgens landbouwminister Gabriëls geeft de studie van Crijns een zeer duidelijk overzicht van de knelpunten die momenteel onze zeevisserij beroeren. Dat is dan zijn visie. Wij vinden de studie vooral erg 'academisch' en enkele voorstellen zijn ronduit protectionistisch. De 'goedkope' studie van Pollet was wat dat betreft veel concreter.

Crijns zegt het scepticisme tegen strategische plannen van academici te begrijpen, zeker als de auteur geen insider van de sector is. Daarom liet hij zich wijselijk bijstaan door een achtkoppige stuurgroep met deskundigen zoals prof. dr. ir. Jacques Viaene, ir. directeur-generaal Carmeliet van

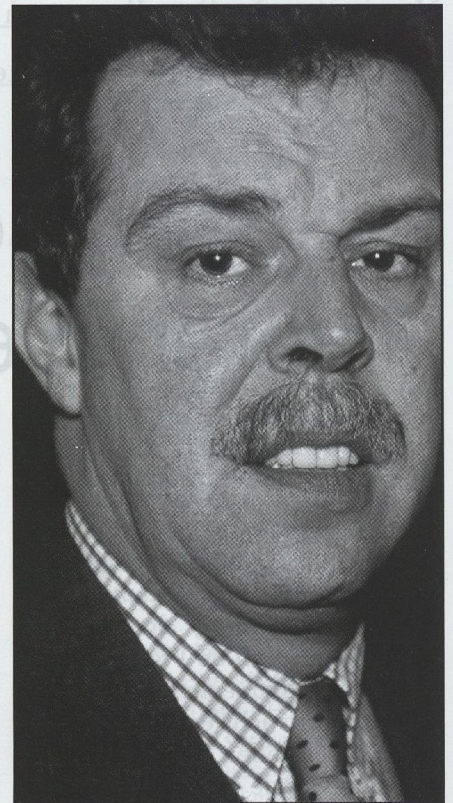
het ministerie van Landbouw en ir. directeur Dienst Zeevisserij Luc Maertens...

De studie van Creyns blijft o.i. teveel in het ijle hangen. We staan niet alleen met die mening. 'De studie van professor Crijns bevat een aantal denkrichtingen, maar biedt weinig operationele oplossingen', vinden ook de sociale partners die betrokken zijn bij dat andere project: 'Een toekomst voor de werkgelegenheid in de visserij'. Maar hun houding kan uiteraard ook ingegeven zijn doordat ze hard op zoek zijn naar een reden om wéér een nieuwe studie op gang te kunnen trekken.

Vloot centraal

Het debat over de visserij draait hoofdzakelijk rond de visaanvoer. Visverwerkende bedrijven van enige omvang en waarvan de grondstof verse vis is, zijn er nauwelijks in de kustregio. Ook de belangrijkste visgroothandels zijn niet leefbaar zonder hun bevoorrading uit het buitenland. Bovendien gaat een substantieel volume van de Belgische aanvoer rechtstreeks naar de Nederlandse verwerkingsindustrie. De kuststreek mist hier heel wat toegevoegde waarde. Een ommekeer zit er niet in. En wel om volgende redenen.

- Visverwerkende bedrijven willen een stabiele bevoorrading (continuïteit, een woord dat veelvuldig voorkomt in de studie-Crijns) om hun productie draaiende te houden. De aanvoersector heeft het daar altijd moeilijk mee gehad. "De dalende economische impact van de Belgische vloot op afgeleide sectoren" heet dat bij Crijns Prof. Jacques Viaenes "becijferde" (1) in zijn socio-economische analyse dat de visaanvoer in de periode 1971-1997 met 62 procent is gedaald en de aanlandingen in buitenlandse havens verviervoudigden. "De vlootcapaciteit mag niet verder dalen" is de remedie die prof. Viaene voorschreef (2). Collega Crijns, docent ondernemerschap en groeimanagement, stelt dan weer dat de capaciteit van de Belgische vloot eigenlijk nooit afnam (3). "Door de grotere individuele capaciteit, die productieverhogend werkt, bleef de totale



Professor Creyns van de Vlerick-school. (foto gw)

capaciteit van de Belgische vloot nagenoeg constant", luidt het bij Crijns die concludeert dat de huidige capaciteit *hoe dan ook te groot is in verhouding tot de vangstmogelijkheden*. Maatregelen zijn genomen tot beperking van de capaciteitsinzet. Hier ontwaart Crijns een paradox: enerzijds treft men maatregelen met het gevolg dat het aantal schepen terugloopt, anderzijds wordt deze daling betreurd omdat ze de leefbaarheid van de Belgische vissector in het gedrang brengt, wegens een verlies aan toekomstperspectief, aan uitstraling en hefboomfunctie van de Belgische zeevisserij. Op basis van deze analyse is het de vraag welke impulsen op het beleidsvlak kunnen gegeven worden ten einde de socio-economische toestand van de visserijsector te verbeteren. De Belgische visserijsector is erbij gebaat dat de volgende globale doelstellingen - waar voldoende consensus over is bij de publieke en particuliere betrokkenen - expliciet gesteld en nagestreefd worden: een economisch gezonde visserijsector in België creëren en daartoe de noodzakelijke voor-

waarden scheppen met eigen verantwoordelijkheid van de economische spelers in de sector; een duurzame en ecologisch verantwoorde exploitatie van de visgronden waarborgen; een positief hefboomeffect van de vissector in het algemeen en van bepaalde delen in het bijzonder naar andere sectoren beter te valoriseren (bijv. het toerisme rond de visserijsector zowel passief als recreatief); het Belgische aspect van de vissector waarborgen.

Kustvisserij

De oprichting van een investeringsmaatschappij (ook een van de pijlers van het Masterplan van Freddy Pollet) en de herwaardering van de kustvisserij zijn volgens Crijns twee belangrijke ingrepen om de visserij boven water te houden. Dat Crijns aandacht heeft voor de kustvisserij is verrassend. De visie dat dit vlootsegment een apart quotum moet krijgen in pas echt controversieel.

Ook het advies dat de boomkorvisserij, de ruggengraat van onze vloot, de overstap naar alternatieve vismethoden ernstig moet overwegen zal niet overal in goede aarde vallen. Wanneer de reders klagen over de concurrentie met buitenlandse vissers dan gaat het op de eerste plaats over de bikkelharde strijd voor de vangstmogelijkheden van dit soort vaartuigen. Ook de suggestie om de visvergunningen niet langer aan vennootschappen, maar aan natuurlijke personen toe te kennen en de invoering van groepsbeheer met (individuele?) quota moet tot nadenken aanzetten. Het zal dan ook niet gemakkelijk zijn om de sector op één lijn te krijgen.

Guido Walters

(1) De gegevens zijn gemakkelijk terug te vinden in de brochure "De Belgische Zeevisserij, aanvoer en besomming" van de Dienst Zeevisserij, Oostende.

(2) in "De socio-economische analyse van de Belgische vissersvloot" (1997)

(3) HVB is geen wetenschappelijk blad en wordt dus ook niet als dusdanig geraadpleegd. Toch publiceerden wij al jaren gelden over deze problematiek:

- HVB april 1996: *Steeds kleinere vissersvloot met steeds sterkere vaartuigen* (gemiddeld vermogen per vaartuig: 224 pk in 1966, 591 pk in 1996).

- HVB april 1998: *Kleinere vloot leidt niet tot betere resultaten* (aanvoer en besomming per kW en BT).

- HVB maart 2000: *Vaartuigen steeds groter* (gemiddeld vermogen 678 pk).

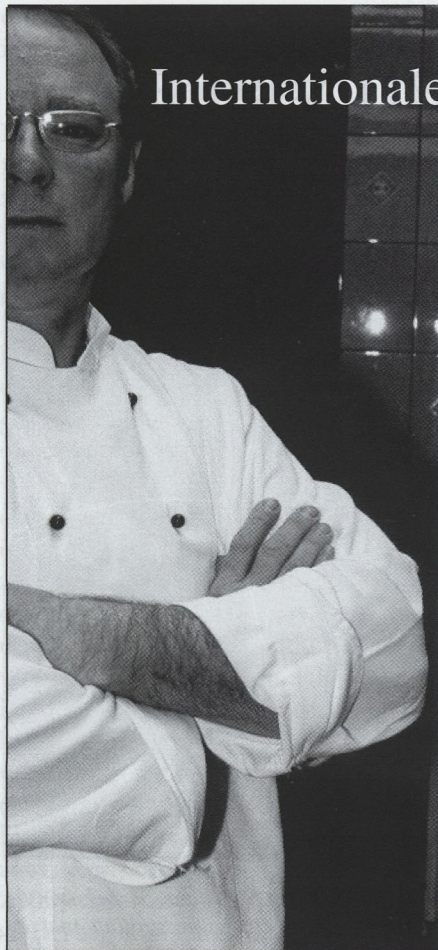
OOSTENDE

Gabriëls aan Vistrap



Minister van Landbouw en Visserij Jaak Gabriëls bracht op 5 juli een bezoek aan de Oostendse Visserskaai. Eerste halte was bestemd voor een kennismaking met de Vistrap (foto boven). Gezien het late middaguur en het slechte weer van de voorbije dagen waren heel wat kraampjes niet meer open. Toch kreeg de Limburger de kans om van onze Noordzeegarnaal te proeven. Tijdens de wandeling naar de Amandine kreeg de minister van ir. Rudy Declerck tekst en uitleg over de garnaalvloot. Gastheer in het museumschip André Nolf liet de minister kennismaken met de IJslandvisserij (Foto onder). Tenslotte ging het gezelschap naar het Departement Zeevisserij waar de minister de studie en het strategisch plan van prof. Hans Crijns, waarover u alles kunt lezen op voorgaande bladzijden, voorstelde. (foto's gw)





Internationale gastronomische prijs voor 't Choufke

HEIST

NAAST HET PROVINCIAAL Maritiem Instituut (de visserijschool) te Heist wordt het restaurant 't Choufke uitgebaat. Roland Maes mag dan van opleiding licenciat Germaanse talen zijn, van het koken heeft hij uiteindelijk zijn beroep gemaakt. Het is het klassieke verhaal van een man die van zijn hobby zijn beroep kan maken. Een en ander kwam in een stroomversnelling toen Roland in 1984 zijn jonge mannenoog op Pascale Jacobs van 't Choufke — toen nog een cafe — liet vallen. Sinds die dag werd de keuken er almaar belangrijker en de kroeg werd uiteindelijk een klasserestaurant. Het koppel kijkt sinds enige tijd trots naar het getuigschrift dat bewijst dat het de hoofdprijs weggekaapt heeft in een internationale gastronomische wedstrijd die in het Franse Eauze georganiseerd

werd. Kok Roland had een eigen valentijnsmenu ingediend, op basis van het aperitief 'Floc de Gascogne'. Dat was ook de opgave van de wedstrijd. Vermeldenswaard is dat Roland van 't Choufke voor een vismenu koos waarbij de gangen telkens ook iets van de Floc de Gascogne meedroegen. Alleen al bij het lezen van de namen van de gerechten komt het water ons in de mond: *aperitief Floc de Gascogne van het domein de Lauroux, Zeeuwse oesters, gekookte eendenborst en tonijn, soesjes gevuld met ganzenlevermousse, op vel gebakken groetfilet met smeltzachte st.-jacobsnootjes met oesterzwammetjes en lenteuitjes, cupido's citrussurprise.*

Juul De Vocht

Foto:Guido Walters

Kabeljauwwisserij in gesloten gebieden van de Noordzee vanaf 1 mei hernomen

De sluiting van een deel van de Noordzee ging gepaard met een tijdelijke stillegging van bepaalde categorieën van Belgische vissersvaartuigen (KB 27 februari 2001).

Een van de maatregelen van het herstelplan voor kabeljauw was dat de vissersvaartuigen in de eerste vier maanden van dit jaar niet meer dan 72 vaartdagen mochten realiseren. Ter compensatie werd een premie uitgekeerd die varieert van 135 tot 180 frank per brutoton en per vaartdag. Heel wat rederijen vielen op deze regeling terug. Zo lagen in de periode van 20 tot 30 april 48 vaartuigen aan de kant.

De Europese Ministerraad heeft vorige week in Brussel beslist om ook na 1 mei verder te onderhandelen over te nemen maatregelen in het kader van het herstelplan. Er worden maatregelen verwacht in verband met de maaswijfde. Voorlopig kunnen de EU en Noorwegen het daarover nog niet eens worden. De verwachting is dat de boomkorvisserij buiten schot blijft. De maatregelen zullen zich toespitsen op de gerichte kabeljauwwisserij.

Schotland

Ook de twee gebieden bij Schotland gaan op 1 mei weer open. Het gaat om visgronden tussen de Hebriden en de Orkney Eilanden en een zone dicht onder de Schotse westkust. De Schotse vissers ageerden minder tegen de slui-

ting van deze gebieden dan tegen de gesloten delen van de Noordzee. Wel mocht de pelagische visserij onder bepaalde voorwaarden doorgaan. De vaartuigen moesten met VMS uitgerust zijn en de vangsten werden zowel op zee als aan wal aan controles onderworpen.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Uitspraken

* Matroos Marnix Verhaeghe werd voor zeven dagen geschorst omdat hij de opzegtermijn niet gerespecteerd heeft bij zijn overstap van de Z 568 naar de Z 60. In de discussie tussen reder en matroos waarbij de eerste beweert dat de matroos zelf ontslag nam en de tweede vasthoudt aan een versie waarbij de redersvrouw ontslagen had, hechte de Raad duidelijk meer geloof aan de eerste versie.

* Ook schipper Johan Hennaert van de O 231 werd geloofd toen hij stelde dat hij op 2 juli helemaal geen staande netten van Franse warrelnetvissers overvaren heeft. Die netten bevonden zich immers grotendeels in de Franse 12-mijlszone, waar Hennaert naar eigen zeggen niet gevaren heeft.

* De Raad luisterde ook naar het verslag van schipper Hennaert i.v.m. het dode-

lijke ongeval van motorist Jean-Pierre Pots die 4 december 1999 aan boord van de O 231 om het leven kwam. Pots was alleen aan boord toen hij in de haven op ongelukkigerwijze in het water gevallen en verdrinken is.

* Schipper Cornelis Romkes kreeg een waarschuwing voor zijn aandeel in het lichte ongeval waarbij de Z 519 Rachel Sarah op de Z 575 Hein Senior invoer. Dat laatste schip was met de visboel vastgeraakt en de Z 519 viste zo dicht tegen de Z 575 dat het vastgeraakte schip niet meer te ontwijken was.

(Robert Coelus)

De Lembre met pensioen

Ingenieur-districtshoofd Roland De Lembre heeft vorige week afscheid genomen van zijn collega's van het Bestuur voor Maritieme Zaken en Scheepvaart. De 65-jarige scheepsbouwingenieur heeft er een loopbaan van dertig jaar als ambtenaar opzitten. Na zijn opleiding aan de Rijksuniversiteit Gent was hij werkzaam in het scheepsbouwkundig onderzoek. In 1976 trad hij in dienst van het toenmalige ministerie van Verkeerswezen bij het hoofdbestuur in Brussel. In 1989 volgde hij ir. Blomme op als districtshoofd in Oostende waar hij veelvuldige contacten met de visserij onderhield. Na de regionalisering en herstructurering werd Roland De Lembre belast met studie- en wetgevend werk en bij de invoering van de vaarbewijzen (STCW-certificering) voor de koopvaardij. Vrijdag

27 april nam hij, in aanwezigheid van directeur-generaal Josph en andere topambtenaren van het hoofdbestuur, afscheid van zijn collega's en medewerkers.

Kort

* Reder Casier van de Z.596 De Zwerver maakte van de stilligperiode gebruik om een nieuwe visliet te plaatsen. Dat gebeurde bij Machinefabriek Luyt in Den Oever.

* De Z.121 Deborah kreeg bij Maaskant twee nieuwe Volvo-hulpmotoren aan boord.

* De Z.47 De Marie Louise lag bij Padmos in Stellendam voor de vervanging van de ABC-hoofdmotor.

Franse vissers aangehouden

Na de aanvaring tussen het Franse vissersvaartuig *Saint-Jacques II* met een Maltese tanker waarbij tientallen tonnen olie in zee stroomden werd de schipper en een matroos in Boulogne gearresteerd. De twee vissers worden verdacht van onzorgvuldige handelingen bij de aanvaring voor de kust van Dover. De aanvaring veroorzaakte een oliespoor van vijf kilometer. De olie zakt geleidelijk naar de zeebodem. Toch wordt gevreesd voor olievervuiling op Engelse, Franse en Belgische stranden.

Rederij Siereveld verkoopt Frans vaartuig

De familiale rederij J. Siereveld uit Arnhemuiden heeft het Duinkerke boomkorvaartuig DK 588826 *Valérie* verkocht aan de rederij Arnement Dhelemmes uit het Bretonse Concarneau. De Franse rederij heeft een vijftiental schepen in de vaart, het merendeel grote vriestrawlers. Een van de belangrijkste aandeelhouders van Dhelemmes is de Nederlandse rederij Jaczon uit Scheveningen, eveneens eigenaar van enkele vries- en andere vissersvaartuigen. Het vaartuig, met Frans-Nederlandse bemanning, verkoopt hoofdzakelijk in Boulogne.

"Scholdag" in Urk

Schol is een van de belangrijkste aanvoersorten van de Nederlandse visserij en visverwerkingsbedrijven. Vreemd genoeg komt de platvis niet voor in de toptien van de meest gegeten vissoorten in Nederland. De scholindustrie, geconcentreerd in Urk, draait vooral op de export naar Italië. Het Nederlandse Visbureau heeft een promotiecampagne opgezet om de scholconsumptie te verhogen. Op 1 mei wordt in Urk een "Scholdag" georganiseerd voor de pers. Op het programma staat een bezoek aan de visafslag en aan het visbedrijf P. Baarssen BV dat groot geworden is door de verwerking van schol tot diepvriesfilets. Het bedrijf is een van de belangrijkste leveranciers van de Nederlandse supermarkten.

Mosselboerderij in zee voor Nieuwpoort?

De resultaten van de proefmosselkweek in volle zee opent perspectieven voor het opzetten van een commerciële mosselkwekerij. Dat is alvast de overtuiging van de Nieuwpoortse ondernemer José Reynaert die vorig jaar een proefproject opstartte.

In samenwerking met het Departement Visserij werd 22 km buiten de Nieuwpoortse kust een kooi in zee geplaatst. De mosselen ontwikkelden zich op natuurlijke wijze aan de touwen en bleken na onderzoek geschikt voor consumptie. De resultaten van het experiment werden tijdens een werkbezoek aan landbouwminister Gabriëls medegedeeld. De voorbije maanden volgde een tweede test 10 km buiten de kust. Bioloog Daan Delbare wacht nog op de resultaten van dit onderzoek. "Als blijkt dat ook hier de kwaliteit voldoet zetten we een belangrijke stap naar een rendabele mosselkweek voor onze kust." Dat opent mogelijkheden voor een commerciële mosselkwekerij in een afgebakend gebied waar geen scheepvaart toegelaten is. Behalve voor de kust van Nieuwpoort is er ook de mogelijkheid om een mosselboerderij op te zetten rond de pijlers van de windmolenparken die voor de kust zullen oprijzen.

Scheepvaartpolitie aanwezig in Nieuwpoort

De scheepvaartpolitie heeft sinds 20 april een vooruitgeschoven post in Nieuwpoort die bemand wordt door acht mensen van de federale scheepvaartpolitie. Het team staat onder leiding van hoofdinspecteur Patrick Helmoortel. De kantoren zijn gevestigd in de 'Piramide' aan de jachthaven. Als Schengenhaven moet de dienst van 9 tot 16 u. 30 open zijn. Uiteraard kan de scheepvaartpolitie ook buiten deze uren optreden. Het team beschikt enkel over een snelle zodiac. Voor acties waarbij een zeewaardige boot nodig is moet beroep gedaan worden op een politieboot uit Oostende. De scheepvaartpolitie is bereikbaar aan de Watersportlaan 9 in Nieuwpoort, tel.: 058-22.40.30.

Portretgalerij IJslandschippers

Een aantal portretten van gewezen schippers ter IJslandvisserij vormen een onderdeel van de permanente tentoonstelling in de museumsite van de Amandine. Om de reeks aan te vullen worden nog adressen gezocht van een aantal die nog niet konden bereikt worden. De portretgalerij omvat reeds foto's van Berten Ryx, Marcel Pots, Gust Puytsiens, Michel Anseeuw, Julien Germonpré, Frans Hallemeesch, Charles Nassel, Henri Devriendt, Roland Traetsaert, André en Marcel Verleene, Laurent Fontaine, Henri Laplasse en Gustaaf Brys. Om de reeks aan te vullen worden nog

schippers gezocht. Gelieve contact op te nemen met Guido Walters, tel./fax: 059-50.51.95 of GSM 0496-26.68.73.

Containerpark op ex-scheepswerf Panesi

Het geplande containerpark op de gronden van de gewezen scheepswerf Panesi in het Oostendse havengebied zal wellicht volgend jaar klaar zijn. De stad krijgt de grond, eigendom van het Vlaams Gewest, gedurende 50 maanden ter beschikking. De administratieve afhandeling, o.a. de aflevering van de nodige vergunningen, zal nog wat tijd vergen zodat de opening pas voor volgende lente gepland is. Voor de bewoners van de Vuurtorenwijk is een voorlopig containerpark ingericht in de Haringhal naast de vismijn.

Extra controles door stiptheidsacties douane

De Douane en Opsporingsdienst van de Belastingen hield maandag 23 april op verschillende plaatsen stiptheidsacties. Ondermeer bij de toegangswegen naar de vismijn van Oostende en Zeebrugge werden ladingen, vervoerdocumenten en brandstof van tientallen vrachtwagens gecontroleerd. Tegen overtredders werd proces verbaal opgesteld. Met de acties wil het personeel van het ministerie van Financiën hun eisen kracht bijzetten. Ze vragen meer aanwervingen om de werkdruk te verminderen, meer werkmiddelen en het wegwerken van de loonverschillen tussen ambtenaren van verschillende diensten.

"Museum voor anker"

Tijdens het "Oostende voor anker"-weekend (24-27 mei) loopt in het Museum voor Schone Kunsten in Oostende een tentoonstelling onder het thema "Museum voor anker". Voor de gelegenheid worden de mooiste marines, visserstaferelen en stillevens met vis uit de collectie opgehangen in de Emile Molenaerzaal van het museum op het Wapenplein. Het gaat om werken van o.m. Louis Artan, Emile Bulcke, Jan De Clerck, James Ensor, Constantin Meunier, François Musin, Willem Paerels, Constant Permeke e.a. De tentoonstelling is vrij toegankelijk van 10 tot 12 en van 14 tot 17 uur.

"Vlaggetjesdag" in Scheveningen

"Vlaggetjesdag" in Scheveningen stond vroeger voor de start van de haringrace. Op tweede Pinksteren lagen alle vaartuigen er geparkeerd bij. Op de kades was er veel volk want 's anderendaags vertrokken alle vaartuigen naar de visgronden op zoek naar de eerste "Hollandse Nieuwe". De haringloggers kwamen niet terug vooraleer ze veel haring aan boord hadden. Dat duurde doorgaan een tot drie weken. Wie de eerste haring aan wal bracht was de winnaar van de race en mocht ophet paleis Soestdijk het eerste vaatje aan de koningin overhandigen.

Op zaterdag 2 juni beleeft Scheveningen opnieuw zijn "Vlaggetjesdag". De traditionele haringrace is er niet meer bij. Nu wordt op "Vlaggetjes"dag al het eerste vaatje per opbod verkocht in het Scheveningse Kurhaus. Vorig jaar leverde de veiling 115.000 gulden (ruim 2 miljoen frank) op. De opbrengst gaat naar caritatieve instellingen. Scheveningen staat op "Vlaggetjesdag" op z'n kop. Er zijn heel was festiviteiten, demonstraties, muzikale animatie en een bootshow die tienduizenden naar de havenstad lokken.

Gezocht: tweedehands-vaartuigen

De Belgische ambassade in Engeland heeft contacten gelegd met buitenlanders die op zoek zijn naar tweedehands stalen vissersvaartuigen. De schepen die ongeveer achttien meter lang moeten zijn zullen in Sri Lanka ingezet worden als reddingsboten. Wie interesse heeft belt het telefoonnummer 00 44 20 72 35 89 49 en vraagt naar Kathia.

Failissementen

* DERYCKE P. NV, Brugsesteenweg 161, 8450 Bredene. Groothandel in visserijproducten en visconserven, opgericht op 18 maart 1997. Omzet 2000: 38.349.000 fr., 8

werknemers. Failliet verklaard op bekenenis op 23 maart 2001. * EGGELUK CVBA, Noordzeestraat 16, Oostende. Vishandel, opgericht op 11 juni 1990. Failliet verklaard op bekenenis op 29 maart 2001. * VIS- EN MOSSSELHANDEL HEGGETIMMERMANS BVBA, Leopoldlaan 11, 3900 Overpelt. Opgericht op 22 november 1988. Omzet 1999: 52.833.000 fr. Failliet verklaard op 22 maart 2001. * EUROFISH BELGIUM NV, Bredeweg 21, 3630 Opgrimbie (Maasmechelen), groothandel in visserijproducten opgericht op 16 juni 1998. Omzet 1999: 15.313.000 frank, 2 personeelsleden. Failliet verklaard op 9 april 2001. * VISHANDEL BREDERO BVBA, Brederodestraat 109, 2018 Antwerpen, viskleinhandel opgericht op 24 februari 1981. Omzet: 3.697.000 fr. Failliet verklaard op 17 april 2001.

Power to control your service

ABB Marine & Turbochargers



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

KBC-Service voor de visserij

Word golfbreker.



we hebben het voor u

- U plant. U twijfelt.
U wilt vooruit.
- U ziet het groot.
Hoe van wal steken?
- Kwestie van een juiste partner te vinden.
- Een financiële partner. Zoals KBC.
Met een uitgebreide knowhow.
- Over tendensen en inkomensvooruitzichten.
- Uw KBC-adviseur zoekt samen met u de beste oplossingen.
- Voor uw kredietdossier.
Voor uw verzekeringen.
- Samen trotseert u de grootste stormen.
- En u verneemt ook alles over de subsidies (FIVA en FIOV) waar u recht op hebt.
- Over wat kan. Wat mag.
Wat moet.
Zodat u altijd op de juiste koers blijft.

www.kbc.be