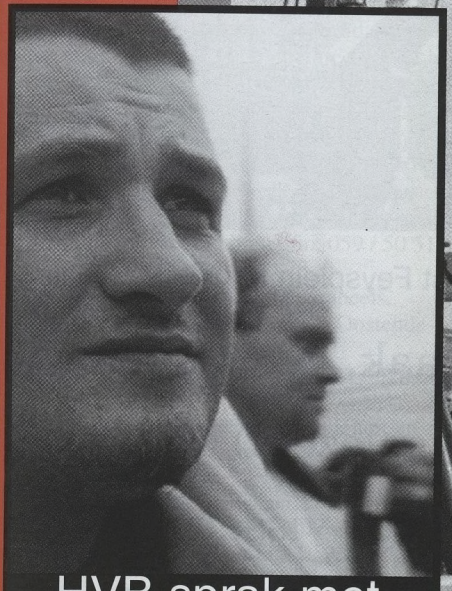
HVB 68
HET VISSERIJBLAD

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

Hoe en waarom de Vlaamse visserij geliquideerd wordt door de NV EUROPA!



HVB sprak met matroos Thierry Desmit

Belgische vissersvaartuigen landen voor 1 MILJARD in het buitenland

Zeebrugge trekt steeds meer tong naar zich toe

68 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 8 - 8 augustus 2001 - 100 bef - afgiftekantoor Oostende I



Ernest Feysplein te Oostende

Met dank aan Dirk Callebaut 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 Versluys (directie), E. Volk, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie; te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).
V.u.: D. Crabeels,
Slipwaykaai 2, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie naar
HVB,
p.a. H. Baelskaai 12 /1ste verdieping
B-8400 Oostende
Tel. en fax: 059/32 55 59
E-mail:
hetvisserijblad@hotmail.com

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

ISSN: 0776-6912

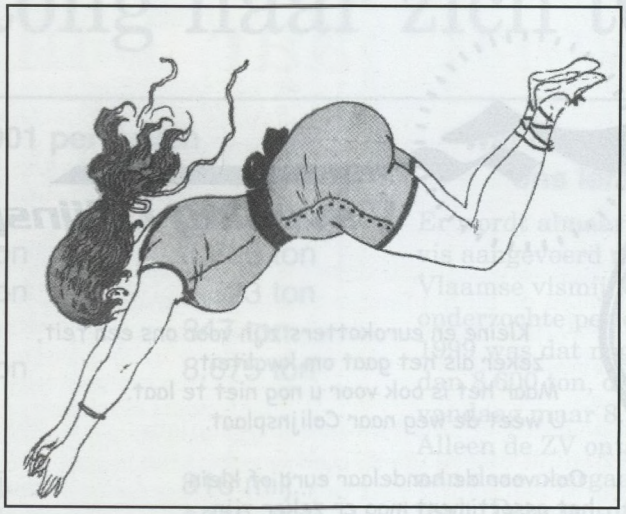
Abonnementen!

* Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- bef op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.
Steunabonnementen:
2 000,- BEF/jaar.

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

Omslagfoto Guido Walters

Lef!



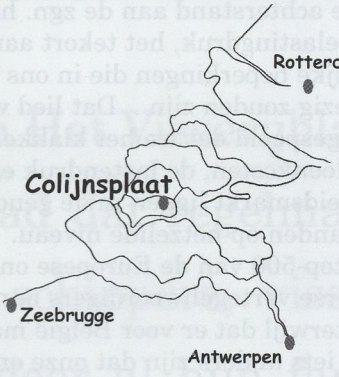
Vlak voor de zomervakantie hield de bekende patroonsorganisatie VBO (Verbond van Belgische Ondernemingen) een grote bijeenkomst op de Heizel. Het gespreksonderwerp betrof de achterstand die de Belgische ondernemingen oplopen ten aanzien van vergelijkbare landen, zoals Zweden, Zwitserland en Finland.
Zoals we inmiddels wel weten wijten onze ondernemers deze achterstand aan de zgn. hoge loonkost, de hoge belastingdruk, het tekort aan personeel en de wettelijke beperkingen die in ons land bovenmatig aanwezig zouden zijn . Dat lied wordt ons al zo lang voorgespeeld dat we het klakkeloos nazingen. Maar de loonkosten, de lastendruk en de spanning op de arbeidsmarkt liggen in de genoemde vergelijkbare landen op hetzelfde niveau. Toch treffen we in de top-500 van de Europese ondernemingen 31 Zwitserse vertegenwoordigers aan en 25 Zweden, terwijl dat er voor België maar 12 zijn. Er moet dus iets anders zijn dat onze ondernemers belemmert aan de race naar de top deel te nemen. Het VBO haalde er een onderzoeksbureau bij. Dat ging met een vragenlijst langs bij 881 bedrijfsleiders, grote en kleintjes, Walen, Brusselaars en Vlamingen.
Volgens die onderzoekers moet een bedrijf aan drie voorwaarden voldoen om een sterke groei te kunnen realiseren. Er moet competentie — bekwame ondernemers — aanwezig zijn, evenals financiële middelen en ten derde is er nood aan… lef.
Slechts 14% van de onderzochte bedrijven voldoet aan alle drie de voorwaarden en is dus volledig toegerust voor een toekomstige groei. 32% voldoet slechts aan één voorwaarde en 23 procent van het bedrijfsleven bleek aan geen enkele eis te voldoen. Dat wil zeggen dat de meerderheid van de Belgische ondernemingen zomaar wat aanmoddert. Wellicht is het uit die hoek dat we voortdurend moeten horen dat onze lonen te hoog zijn, de RSZ teveel kost, de belastingdruk te hoog is en de concurrentiepositie rampzalig. Commentaar van VBO-man Tony Vandeputte: '*We moeten de hand eens in eigen boezem steken.*'

de man op de kaai

Visveiling Colijnsplaat

Kleine en eurokotters zijn voor ons een feit,
zeker als het gaat om kwaliteit.
Maar het is ook voor u nog niet te laat.
U weet de weg naar Colijnsplaat.

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



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

BBL

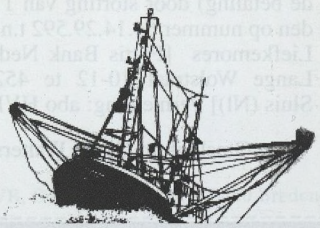
BBL E-BANKING
KLIK U VRIJ

Zeebrugge

DE EERSTE ZES vismaanden van het jaar zitten er al op. De resultaten van de drie veilingen tonen een aanvoerverlies van vijf procent, een besommingstoename van tien procent en een toename van de gemiddelde prijs met 16 procent. De gemakkelijkste conclusie is stellen dat al de vis duurder is geworden: een verkeerde besluit! Schelvis, wijting, tarbot, griet, schartong, rog en zeeduivel gaan tegen de trend in, zij werden goedkoper. Het is de duurdere tong die de gemiddelde visprijs opgedreven heeft.

Marktaandeel

Tijdens het eerste semester van dit jaar heeft de Zeebrugse Visveiling nog maar eens marktaandeel gewonnen. De verhouding is voor de eerste zes maanden van dit jaar opgelopen tot 75 procent voor de Zeebrugse Visveiling en nog nauwelijks 22 procent voor de Oostendse visafslag. Nieuwpoort heeft het verlies van vorig jaar een beetje goedgemaakt en verhandelde 3 procent van de aanvoer.
In de periode januari-juni werd wat minder tong, kabeljauw en heel wat minder schol aangevoerd (- 625 ton) in onze vismijnen dan vorig jaar.
Tong zorgde het voorbije halfjaar voor 140 miljoen frank meeropbrengst, terwijl de totale besomming maar 128 miljoen hoger ligt. Een aanzienlijk kleiner aanvoer van schol bracht dan weer 33 miljoen minder op.
De hogere tongprijs ligt dan ook aan de basis van de omzetstijging met 10 procent. De gemiddelde tongprijs over zes maanden, alle sorteringen dooreen, liep op van 327 frank tot 414 frank (+ 26 %). (gw)



rekt steeds meer tong naar zich toe

Aanvoer en besomming januari-juni 2001 per haven

AANVOER	2001	2000	1999
Zeebrugge	6.152 ton	6.018 ton	5.806 ton
Oostende	1.814 ton	2.413 ton	2.523 ton
Nieuwpoort	234 ton	213 ton	347 ton
TOTAAL	8.200 ton	8.644 ton	8.675 ton
BESOMMING			
Zeebrugge	1.053 milj.	865 milj.	816 milj.
Oostende	278 milj.	342 milj.	335 milj.
Nieuwpoort	37 milj.	33 milj.	48 milj.
TOTAAL	1.369 milj.	1.240 milj.	1.199 milj.

Spreiding van de besomming per haven 1998-2001

BESOMMING	2001	2000	1999	1998
Oostende	20,3	27,6 %	28 %	27,7 %
Zeebrugge	77,0	69,7 %	68 %	67,9 %
Nieuwpoort	2,7	2,7 %	4 %	4,4 %

Spreiding van de besomming belangrijkste vissoorten januari-juni 2000

	KAB	SCHOL	TONG
Oostende	27,0 %	17,5 %	19,1 %
tov 2000	+ 0,6 %	- 3,4 %	- 8,2 %
Zeebrugge	69,6 %	79,7 %	77,9 %
tov 2000	- 2,5 %	+ 2,2 %	+ 8,9 %
Nieuwpoort	3,4 %	2,8 %	3,0 %
tov 2000	+ 2,0 %	+ 1,2 %	- 0,7 %

Wat deze cijfers ons leren

Er wordt almaar minder vis aangevoerd naar de Vlaamse vismijnen. In de onderzochte periode van 1999 was dat nog meer dan 8.600 ton, dat zijn er vandaag maar 8.200 meer. Alleen de ZV ontsnapt aan deze neergaande spiraal. Daar wordt in de eerste zes maanden van het jaar meer dan 6.000 ton aan wal gezet, terwijl dat in de eerste zes maanden van 1999 nog een pak onder de kaap van de 6.000 lag. Het meest opvallende verschijnsel is de verdere afkalving van de aanvoer op de Oostendse vismarkt die vandaag nog nauwelijks goed is voor 22%, daar waar de voorsprong van Zeebrugge uitloopt tot 75%. Toch is er niet gewoon sprake van een verschuiving van de aanvoerders van Oostende richting Zeebrugge, want tijdens de eerste zes maanden van 2001 verloor Oostende 709 ton tegenover 1999, terwijl Zeebrugge er in dezelfde periode maar 346 bijkreeg. Het maakt er de neergang van Oostende niet minder hard om.

OOSTENDE

Gaat het met de havenrenovatie helemaal de verkeerde kant op?



Het was alweer enige tijd geleden dat we iets nog van hem gehoord hadden, maar aan hem ligt dat niet.
De scheepswerf die naar zijn familie genoemd werd, is inmiddels met de grond gelijkgemaakt, maar voor Richard Panesi (°1915!) is dat nog geen reden om zich gedrukt te houden. Harder dan ooit is hij in de weer tegen een overheid die er, volgens hem, weer eens een zootje van maakt. Nu hij geen tijd meer moet steken in het verdedigen van zijn scheepswerf, heeft hij zijn blikken naar het zeegat gewend en vooral naar de plannen om de toegang van de Oostendse haven te hernieuwen. Dat kan, volgens hem, anders en beter. Volgende maand in HVB!

Vorig jaar 1 miljard frank aangeland in buitenland

Om de volledige activiteit van onze visserij in cijfers te vatten moeten de binnenlandse vangstgegegevens vermeerderd worden met de niet te verwaarlozen buitenlandse resultaten.

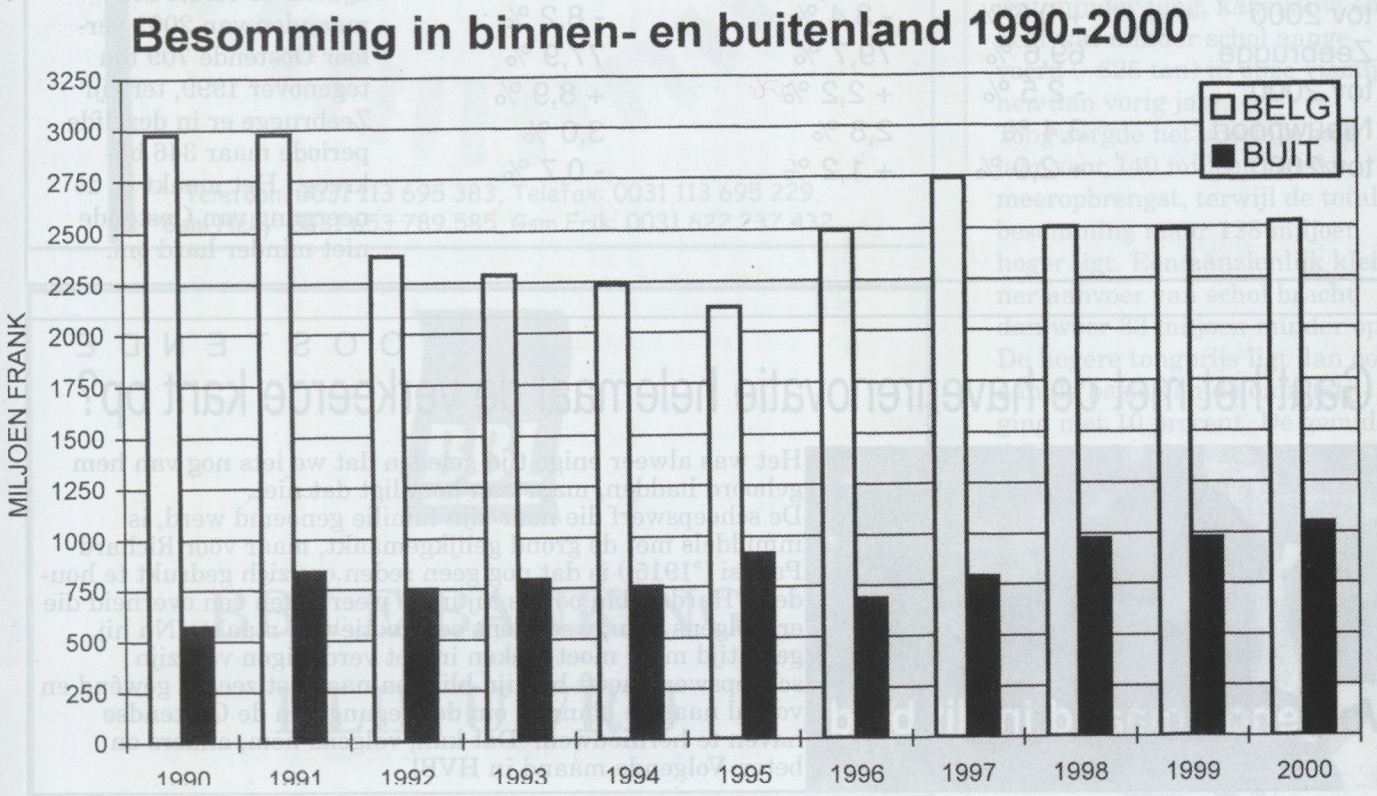
In de jaren negentig zijn de buitenlandse aanlandingen aanzienlijk toegenomen. Halfweg de jaren negentig was er een daling vast te stellen, maar de laatste jaren kwamen opnieuw meer vangsten op vreemde bodem terecht. Vorig jaar werd 17.580 ton onder Belgische vlag gevangen vis in eigen havens aangevoerd. 8.942 ton werd in buitenlandse visafslagen verkocht, waarvan meer dan 90 procent in Nederland. Die aanzienlijke hoeveelheid vertegenwoordigt 34 procent van de totale vangst,
De buitenlandse besomming kwam vorig jaar voor het eerst boven een miljard frank uit. De waarde van de buitenlandse aanlandingen bedroeg vorig jaar 1.054.440 fr (29 %) tegenover een totale besomming 2.522.740 frank in eigen land.
Vooral schol (3.741 ton) en kabeljauw (1.410 ton) werden in het buitenland aangeboden. Beide soorten waren alleen al goed voor een opbrengst van 440 miljoen frank. (gw)

AANVOER (in ton)

JAAR	EIGEN	N%	VREEMDE	%	TOTAAL
1990	30.769	82	6.772	18	37.541
1991	28.182	78	8.072	22	36.254
1992	24.679	74	8.676	26	33.355
1993	22.897	71	9.353	29	32.250
1994	21.371	71	8.863	29	30.234
1995	20.519	66	10.583	34	31.102
1996	20.199	74	6.925	26	27.124
1997	19.317	72	7.496	28	26.813
1998	18.144	67	9.030	33	27.174
1999	18.205	69	8.262	31	26.467
2000	17.580	66	8.942	34	26.522

BESOMMING (miljoen frank)

JAAR	EIGEN	%	VREEMDE	%	TOTAAL
1990	2.977	84	576	16	3.553
1991	2.978	78	843	22	3.821
1992	2.380	76	755	24	3.135
1993	2.286	74	799	26	3.084
1994	2.236	75	760	25	2.996
1995	2.122	70	920	30	3.043
1996	2.494	78	691	22	3.185
1997	2.741	78	794	22	3.536
1998	2.500	72	980	28	3.480
1999	2.487	72	982	28	3.469
2000	2.523	71	1.054	29	3.577





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

RTD

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

Landbouw- en visserijbevoegdheden herverdeeld tussen Annemie Neyts en Vera Dua

Onmiddellijk na de goedkeuring van het Lambermontakkoord was de bevoegdheidsuitbreiding van de Vlaamse regering en de creatie van een tiende ministerpost aan de orde. De herschikking in de Federale en Vlaamse regering is er uiteindelijk sneller gekomen dan verwacht.

Federaal Landbouwminister Jaak Gabriëls (VLD) werd getransfereerd naar de Vlaamse regering maar mocht zijn bevoegheden niet meenemen. Het beetje landbouw (en visserij) dat federaal blijft moest hij afstaan aan de van staatssecretaris voor Europese Zaken tot minister gepromoveerde Annemie Neyts (VLD). Zij zal ondermeer ons land vertegenwoordigen in de Europese landbouwraden. Gabriëls behoud in de Vlaamse regering merkwaardig genoeg de bevoegdheid over de VLAM en het Landbouwinvesteringsfonds. Hij mag zich daar verder buigen over economie, buitenlandse handel en investeringen en huisvesting.

Agalev heeft hard geknokt om landbouw te kunnen behouden en die partij heeft dat ook bekomen. Minister Vera Dua combineert - naar Nederlands model - bijna alle landbouwbevoegdheden met leefmilieu. Zij verliest de voogdij over het Federaal Agentschap voor Voedselveiligheid dat doorschuift naar partijgenote Magda Aelvoet. Kandidaat-landbouwminister André Denys (VLD) blijft net als zijn Roeselarenaar partijgenoot Louis Bril met lege handen achter. De herschikking betekent ook dat het federale landbouwdepartement heel wat taken moet afstaan aan de Vlaamse landbouwadministratie, een overgang die niet rimpeloos zal verlopen.

Volgende maand in HVB: de geschiedenis van de Heistse vuurtorens

Heistse vuurtoren eindelijk hersteld

Al in de jaren tachtig werd er actie gevoerd om de geklasseerde vuurtoren van Heist te herstellen en om de daarrond liggende omgeving als natuurgebied te erkennen. Begin mei werden de restauratiewerken gestart. Wie van Zeebrugge haven naar Heist rijdt bemerkt de vuurtoren, juist voorbij de grote zeesluis. Het baken werd gebouwd in 1907. Het was het eerste monument aan de kust dat in gewapend beton opgetrokken werd.

Die vuurtoren is bekend als het 'hoge licht'. Dat staat tegenover het 'kleine licht', een vuurtorentje op de Zeedijk-West.

Over de geschiedenis van de Heistse vuurtorens leest u volgende maand meer in HVB.

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 onverbiddelijk in de prullenmand.

Leerling-matroos of scheepsjongen

Zoals zovele vissers ben ook ik een trouw lezer van HVB. Daarin staan regelmatig artikels over het bemanningstekort; en vooral over het probleem van de 'instroom', d.w.z. dat er nauwelijks nieuwe jongens bijkomen. Sta me toe om daaromtrent een, spijtig genoeg echt gebeurd, verhaal te vertellen.

Ik heb een zoon die het helemaal in zich heeft. De jongen is gebeten door de zee en door alles dat ermee te maken heeft. Hij is leerling in de visserijschool, die nu PMI heet. Hij vraagt me of hij tijdens de zomervakantie mee mag aan boord, zoals hij verleden jaar ook meegereisd is als observant. Ik neem daar inlichtingen voor en verneem dat er een toelating nodig is van de school, een van de dokter en een van de ouder (en in geval van echtscheiding moet dat de ouder zijn aan wie het kind toegewezen is).

Onoverkomelijk is dat dus niet, en ik herinner me bovendien dat ik het jaar ervoor nog meer toelatingen te verzamelen had.

Zelf ben ik echtgescheiden en mijn zoon werd aan de moeder toegewezen, hetgeen normaal is wanneer de vader visser is. Blijkbaar wilde men dat op het 'maritiem' niet geloven, want ik moest daar ook koste wat het kost een document voorleggen die dat scheidingsverhaal bevestigt. Dat papier, dat ik daar trouwens ook al het voorgaande jaar getoond had, ben ik inmiddels evenwel verloren, zodat er blijkbaar een groot administratief probleem ontstond. Ik begreep het niet zo goed, want ik wilde die toestemming tekenen en ook de moeder van de jongen wilde komen om het document te tekenen…

Toen mijn ex-echtgenote de toelating ging tekenen kreeg ze dan weer te horen dat het schip waarop mijn zoon zou varen maximaal zes man aan boord mag hebben. Nu moet je weten dat dit het modernste schip van de vloot is! Gelukkig kreeg de reder dan toch voor elkaar dat de jongen uiteindelijk kon inschepen. Zelf had ik op het 'Maritiem' gevraagd of het kind als scheepsjongen ingeschreven kon worden. Dat kon geen enkel pro-

bleem opleveren, zo zei me me. Hij zou zelfs een vergoeding van 1300 frank per dag krijgen.
En zo togen we in zee. Drie dagen later moesten we een haven aanlopen omdat er een defect was. Daar kreeg ik een telefoontje van de rederij dat het 'maritiem' verwittigd had dat mijn zoon uitiendelijk niet als scheepsjongen ingeschreven mocht worden. De 1300,- dagvergoeding zag hij dus aan zijn neus voorbijgaan. Hij moest ingeschreven worden als leerling-matroos. Maar dat was niet eens het slechte nieuws.
Bleek ook dat hij daardoor ook niet verzekerd was. Daar stonden we dan op 900 km van de thuishaven.
Gelukkig heeft de rederij dat dan ook nog eens opgelost door een aparte verzekering voor de jongen te nemen, want een accident op zee is gauw gebeurd.
Intussen had ik het natuurlijk al danig op de heupen gekregen. Ik heb een fax naar het 'maritiem' gestuurd waarin ik onomwonden mijn mening gezegd heb over deze gang van zaken. De hermonstering van scheepsjongen tot leerling-matroos heb ik geweigerd uit te voeren, want iemand moet me toch eerst eens uitleggen wat het verschil daartussen is.
Wat de reactie zal zijn weet ik niet, want op het ogenblik dat ik dit schrijf zit ik nog altijd op zee, maar er zal waarschijnlijk wel een staartje aan komen. Dat moet dan maar.
Hetgeen ik zeggen wil is dit. Moet mijn zoon nu heel de zomer gratis werken? Moet hij afhankelijk zijn van de goeie wil van de reder en de bemanningsleden om een beetje drinkgeld te krijgen? Wat is eigenlijk de bedoeling van die administratieve molen? Wil men ons de zee uit plagen? Is het de bedoeling om de jongens al zeemoe te maken vooraleer ze eraan beginnen? Denkt men dat dit het bemanningsprobleem de goede kant doet uitgaan?
Ik zal er nu maar mee ophouden want ik fax dit via de sat-com en ik zou niet willen dat het te duur wordt voor de rederij. Toch wil ik langs deze weg mijn groeten overmaken aan allen die nog ter zeevisserij varen.

Schipper M. Torck, Oostende.

Meer lezersbrieven op bladzijde 28
Meer berichten over de gebekkige 'instroom' in de visserij in de column: 'Tussen schip en kaai' op bladzijde 31

Programma 1ste Oostendse Visserijfeesten rond

De eerste "Oostendse Visserijfeesten" komen eraan. Op zaterdag 8 september wordt in en rond de Vismijn, het Visserijdok en de Oosteroever veel volk verwacht. Er wordt een uiteenlopend programma aangeboden met informatiestanden, demonstraties, vlootshow, bedrijfsbezoeken, rommel- en maritieme curiosamarkt, muzikale groepen, artiestenbus met Vlaamse vedetten, maritiem cafe en als afsluiter een volksbal in de vismijn. Het volledige programma wordt tijdens een persconferentie op 8 augustus bekendgemaakt.
De werkgroep vzw Oostendse Visserijfeesten is sinds het begin van het jaar in de weer om de eerste "Oostendse Visserijfeesten" vorm te geven. Na ettelijke vergaderingen en tussentijdse bijeenkomsten van subwerkgroepjes is de organisatie rond geraakt en kreeg het fiat van het Oostendse stadbestuur.
Het evenement start om 10 en loopt door tot 18 u.30. De bezoekers kunnen een volldig parkoers afleggen dat start aan de Vismijnlaan (opendeur Scheepswerf IDP), en loopt over het Sprotplein (bezoek elektronische veiling) en de vismijn (infostanden, demonstraties vissorteren en -fileren). Vervolgens naar het bestuursgebouw (tentoonstelling foto's en scheepsmaquettes) naar het Schutsluisplein dat een 'Place du Tertre' wordt. Na een oversteek van de Visserssluis naar de Slipwaykaai (opendeur Maritieme Site Oostende). Het parkoers loop verder langs het Visserijdok waar verschillende oude zeilsloepen en hedendaagse vaartuigen zullen afmeren en na een wandeling langs de H. Baelskaai (opendeur in verschillende bedrijven, oude ambachten, rommelmarkt, kinderanimatie) is de rondgang voltooid.
De "Oostendse Visserijfeesten worden afgesloten in de vismijn met een 'Maritiem Diner' voor 300 deelnemers (vooraf inschrijven, tel.: 059-33.90.90 - fax.: 32.46.46) en een 'Bal Populair' met het orkest Los Pelicanos.



N.V. WILLEMS



Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Container nodig? Bel 059 / 51 44 66

Alles wat u al steeds wilde weten, maar niet durfde vragen over...

De Tripartiete Werkgroep Visserij

De ministerraad heeft op 16 februari de Minister van Economie belast om in de schoot van de Centrale Raad voor Bedrijfsleven een tripartiete 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. De 15-koppige werkgroep onder voorzitterschap van Manu Desutter is samengesteld uit vertegenwordigers van de sector (Bart Schiltz, Luc Corbisier), de sociale partners (Michel Claeys en Ivan Victor), afgevaardigden van de provincie (Mares) en van verschillende federale en Vlaamse ministers.

De in de schoot van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) opgerichte *Tripartiete Technische Werkgroep Visserij* kreeg als opdracht *structurele maatregelen* ten aanzien van de aanvoersector uit te werken.
Voor de samenstelling van deze werkgroep heeft de CRB zich gebaseerd op het door de Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij (BRCV) uitgebrachte advies. Dat is normaal omdat de CRB en de BRCV in de visserij een en hetzelfde orgaan zijn.
Naast de sociale partners uit de sector is deze samengesteld uit vertegenwoordigers van verschillende ministers, zowel federaal als regionaal. Van meet af aan werd ook beslist dat de werkgroep, afhankelijk van de onderwerpen, zich kan laten bijstaan door externe experten.
Ondertussen is de werkgroep tweemaal samengekomen. Tijdens de eerste vergadering werd een overzicht gegeven van de problemen waarmee de aanvoersector kampt. Uit een studie, die eind vorig jaar werd verricht naar aanleiding van de gasoliecrisis, zou blijken dat de visserijsector op het vlak van uitbatingskosten een concurrentiële handicap heeft tegenover de buurlanden, die vooral toe te schrijven zou zijn aan de loonstructuur. In tegenstelling tot Nederland, waar de bemanning op maatschap worden aangemonsterd, zijn de Belgische zeevissers loontrekkenden; hun lonen worden berekend als een percentage van de bruto-besomming. Dit heeft tot gevolg dat in de ons omringende landen enerzijds de brandstofkosten worden betaald door de vissers en anderzijds er geen bedrijfsvoorheffing wordt in rekening gebracht. De Nederlandse vissers hebben een aandeel in het netto-rendement van de rederij en betalen als zelfstandigen voor hun sociale zekerheid. De hoge brandstofprijzen hebben de zwakke concurrentiepositie alleen maar geaccentueerd. Of het technisch comité daarbij rekening gehouden heeft met de percentages die Vlaamse reders plegen af te trekken voor het laten meebetalen van de olierekening door de bemanningen is ons niet bekend. Evenmin weten we of er in de zgn. concurrentiehandicap ook rekening gehouden werd met de langere uithuizigheid waarmee Vlaamse vissers te kampen hebben.

De zoektocht naar compensaties

Een van de denkpistes bestaat erin om, naar analogie met de bagger- en sleepsector, na te gaan of een niet-doorstorting van de bedrijfsvoorheffing kan worden bekomen. De richtsnoeren voor het onderzoek van de steunmaatregelen van de staten in de visserij- en aquacultuursector voorzien o.a. als steuninstrument "belastingsverlaging" waaronder o.i. de niet-doorstorting van de bedrijfsvoorheffing desgevallend zou kunnen kaderen. De aldus vrijgemaakte financiële middelen, die daadwerkelijk in de sector zouden blijven, kunnen dan aangewend worden voor het verbeteren van de financiële situatie van de rederijen, het sociale aspect, een sectoraal investeringsfonds, opleiding tot milieu- en energievriendelijke visserijtechnieken.
De sociale partners zijn het eens over de grote hefbomen die nodig zijn om uitvoering te geven aan wat de nieuwe wet op het statuut van de zeevisser moet worden. Dit moet ook toelaten het bemanningsprobleem, dat o.a. teweeggebracht werd door het verlaten van de sector voor de bagger- en sleepsector, te verhelpen.
Ook op het vlak van de veilkosten, die in ons land hoger zouden liggen dan in de buurlanden, zou een gemeenschappelijk beheer

BEMA doet het!
BE MA
Alle industriële en scheepsherstellingen-
mekaniek en plaatwerk.
H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.
tel./fax: 059 / 33 22 15.
GSM JOHAN (0477) 31 54 15 - GSM LUDO (0477) 33 54 35.

van de drie inplantingen een substantiële besparing kunnen opleveren, zo meent het comité. Dit zou er ook voor zorgen dat een aantal nevenactiviteiten, zoals verwerking, verpakking e.d. meer gestructureerd verlopen en dat de toegevoegde waarde in onze veilingen wordt gerealiseerd in plaats van in het buitenland.
Het nieuwe brevettenbesluit kwam eveneens te sprake. Na goedkeuring door de Raad van State zal het mogelijk zijn op bepaalde vaartuigen met 1 man minder te varen.
Rekening houdend met kabels, gaspijpleidingen, scheepvaartroutes, zandwinning, slibstorting, een munitieplaats, de geplande mariene zones, het windmolenpark, blijft er voor de visserij niet veel visgrond meer over, zo meent de werkgroep. De vraag van de sector is, om zoals in Denemarken, een wettelijk kader voor compensaties voor de visserij te voorzien en op een gecoördineerde wijze onze visgronden te beheren.

Tijdens de tweede vergadering, die op 21 juni plaatsvond, heeft de werkgroep verder van gedachten gewisseld over het probleem van de bedrijfsvoorheffing. Een delegatie heeft een onderhoud gehad met de Europese Commissie tijdens de eerste week van juli. Uit dat onderhoud heeft de delegatie geleerd dat zij beter andere fiscale denkpistes ontwikkelt. Nu zou het niet-doorstorten van de bedrijfsvoorheffing een anderlating voor de Staat van 350 miljoen frank per jaar betekenen. Er rezen grote bezwaren tegen de omvang van dit bedrag. Een kabinetsmedewerker werkt nu simulaties met forfaitaire bedragen uit. De EU laat maatregelen toe die gericht zijn op verlichting van de belastingsdruk op bepaalde productiekosten (bv. onderzoek en ontwikkeling, milieu, opleiding en werkgelegenheid). Eind augustus worden de besprekingen voortgezet. De werkgroep wil eind dit jaar met een concreet voorstel naar de regering trekken.

Sociaal statuut

Ter zitting werd meegedeeld dat een ontwerp-wetsvoorstel inzake het nieuwe statuut van de zeevisser klaar is. De werkgroep dringt er op aan dat dit onverwijld door een breed gedragen parlementaire vertegenwoordiging, boven de partijgrenzen heen, als wetsvoorstel zou worden ingediend. De werkgroep zal om de bemiddeling van de voogdijminister, de eerste minister en de vice-eerste minister verzoeken teneinde de behandeling van dat wetsvoorstel te bespoedigen. (gw)

Visafslag Urk volledig in handen van aanvoerders

De aandelen van de geprivatiseerde NV Visafslag Urk zijn ondergebracht in een coöperatieve waarin enkel aanvoerders participeren, dit tot groot ongenoegen van de vishandelaars. Een laatste poging om beide partijen op een lijn te krijgen is mislukt. Breekpunt was de tussenkomst van de handelaar in de exploitatiekosten van de visafslag die 180 miljoen frank per jaar bedragen. De aanvoerders waren als enige bereid om de afslag alleen over te nemen. In ruil voor de helft van de aandelen eisten ze van de handelaars een tussenkomst van 40 procent in de exploitatiekosten. Deze laatsten wilden niet verder gaan dan 35 procent. Bij gebrek aan een overeenkomst heeft de gemeenteraad de aandelen, boekwaarde 38 miljoen frank, aan de aanvoerders toegewezen. De teleurgestelde handelaars bezinnen zich nu over een aangepaste houding tegenover het gemeenteraadsbesluit, waarbij een boycot van de visveiling tot de mogelijkheden behoort.

O.V.A.

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

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

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

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

Loonadministratie
Fabienne
059 / 33.90.95

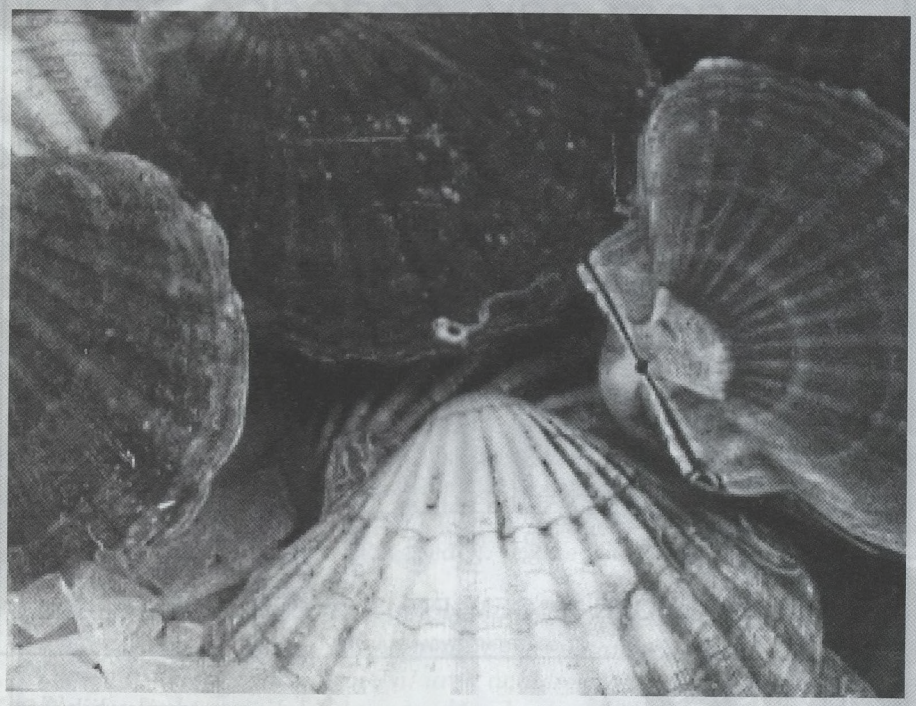
Boekhouding
Karine
059 / 33.90.90

Directeur — Marc BRUYER
059 / 33.90.99.

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

Aanvoer Sint-Jacobsschelpen verdrievoudigt in tien jaar

SINDS DE INVOERING van een globaal quotum voor Sint-Jacobsschelpen in 1991 tekent zich ontegensprekelijk een stijgende aanvoertendens af die zich ook vertaalt in een beduidend hogere besomming. Daarmee wordt de grote kamschelp (Pecten maximus, coquille de Saint-Jacques, great scallop) de belangrijkste aanvoersoort bij de schaal- en weekdieren. De schelpen worden hoofdzakelijk aangevoerd als bijvangst van de boomkorvisserij in de Engelse Kanaalzone.

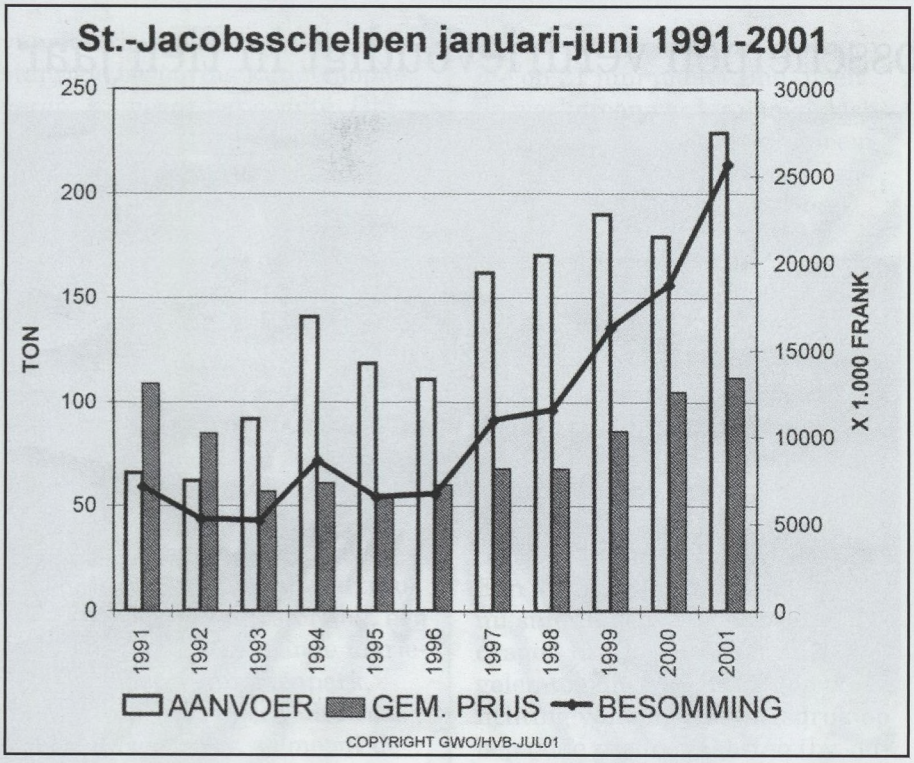


HET RESULTAAT VAN vorig jaar lag al beduidend hoger dan de voorgaande jaren (zie grafiek op volgende bladzijde). Een onmiddellijke verklaring voor die stijging is er niet. De stijging tegenover vorig jaar kan een gevolg zijn van de sluiting van een gedeelte van de Noordzee waardoor meer vaartuigen in Westelijke wateren en langs de Franse kusten visten. Dat verklaart echter geenszins de meer dan verdriedubbeling van de aanvoer in tien jaar. Het resultaat is wellicht een gevolg van het project om met de gerichte schelpenvisserij te experimenteren dat in de tweede helft van de jaren tachting liep (en waarover we onlangs nog in HVB VI/2001 p. 32).
De aanvoer van de grote kamschelpen is voor de boomkorvissers nog steeds een bijvangst, dit in tegenstelling tot de Franse, Engelse en ook Nederlandse vissers die met een specifieke visserijtechniek (dreggen) voor het volle pond op schelpen jagen. Hun werkterrein is niet beperkt tot de Kanaalzone. Ze zoeken de bevisbare schelpenbedden noordwaarts op, vissen rond de Scilly eilanden en op tal van andere plaatsen. De optimale periode voor de eetbare gonale (geslachtsklier) ligt in het voorjaar, tot vlak voor het paaien. De paaiperiode loopt van april tot september.

Topjaar

In de periode januari-juni 1999 bedroeg de aanvoer van St.-Jacobsschelpen 66 ton, in het eerste semester van dit jaar zijn de aanlandingen opgelopen tot 229 ton. De aanvoer van schaaldieren (o.a. garnaal en langoustines) en weekdieren (o.a. St.-Jacobsschelpen, wulken en inktvis) vertegenwoordigen zowat 8 procent van de jaaraanvoer van visserijproducten in onze vismijnen en 7 procent van de jaarbesomming (cijfers jaar 2000). De Belgische aanvoer in Britse havens wordt hier buiten beschouwing gelaten.
De aanvoer van Sint-Jacobsschelpen lag eind juni dit jaar al 50 ton (+ 28 %) en de besomming bijna 7 miljoen frank (+ 37 %) hoger dan in dezelfde periode vorig jaar. Dat houdt in dat het aanvoergewicht voor St.-Jacobsschelpenvoor het eerste semester 2,8 procent bedraagt en de aanvoerwaarde 1,9

N.V. HOSTYN
De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen
Voor een vlugge bediening!
Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene
Tel.: 059 / 32 31 80 - Fax: 059 / 32 47 28



%, cijfers die voorheen nooit werden gehaald. Daardoor zijn de grote schelpen een belangrijker product geworden dan de populaire garnaal die respectievelijk 0,5 procent van de aanvoer en 0,7 procent tot de besomming van het voorbije halfjaar bijdraagt. (gw)

De aanvoer en besomming evolueerde als volgt (bron: statistische gegegens Zeevisserijdienst Oostende):

AANVOER in ton

	JAN-JUNI	JAAR
1991	66	83
1993	92	114
1995	119	136
1997	162	206
1999	190	239
2000	179	255
2001	229	-

BESOM. in miljoen frank

	JAN-JUN	JAAR
1991	7,1 mlj.	8,8 mlj.
1993	5,2 mlj.	7,6 mlj.
1995	6,5 mlj.	7,9 mlj.
1997	10,9 mlj.	15,7 mlj.
1999	16,3 milj.	22,7 mlj.
2000	19,8 mlj.	29,2 mlj.
2001	25,7 mlj.	----------

Weekblad
TIJDINGEN
Oostendenaar
vraag ernaar
bij uw dagbladhandelaar

Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.



Scheepswerf
"**Reimerswaal**" b.v.
Kaai 1, 4417 ES,
Postbus 15, 4417 ZG
Hansweert Nederland
Tel.: + 0031- 113-383021
Fax: + 0031 113-383421
Kustvaart, visserij en binnenvaart
Voor nieuwbouw, reparaties
en verbouwingen
2 dokken
1 x 110 x 14,80 x 5,50
1 x 81 x 14,80 x 5,50

De citaten



'Een van de grote problemen van de Belgen is onze grijsheid, ons onvermogen het interessante en het extreme te aanvaarden. De korenmaat speelt nogal sterk in ons land en alles wat erboven steekt wordt nogal snel afgehakt.'

Noël Slangen in De Morgen.

'En het kan niet anders dan dat de kerk zelf onderwerp is van debat in de media, gewoon omdat ze een van de medespelers is op het speelplein van de samenleving (...) en omdat de kerk in dienst kan staan van de armen en gekwetsten, of in dienst kan zijn van de machtigen en de rijken.'

R. Verwimp in DM.

"De wereld gaat gebukt onder de ultraliberale dictatuur die onder het leenwoord 'mondialisering' winst prioriteit geeft boven het hele mensdom."

Viviane Forrester in De Volkskrant.

'Een andere vaststelling was de steeds weerkerende kritiek dat de visserij een "moeilijke" sector is onder andere voor wat vernieuwing aangaat.'

Adel Jaouadi in zijn licenciaatsverhandeling 'Het veiligheidsaspect van het Vlaamse vissersrijschip'.

'Ach, hoe meer Gabriëls natrapt, des te potsierlijker het wordt. Ik kan geen vriendjes zijn met de hele wereld. Dat hoeft ook niet als je strijdt tegen onrecht. (...) Gabriëls zit gevangen in een web van ijskoude economische ratio (...)'

Michel Vandenbosch in Bonanza.

'De groenen hebben de smaak van de macht te pakken. Als je carrière wil maken, moet je tegenwoordig bij de groenen zijn: het is de kortste weg naar de vetpotten.'

Günther Walraff in Humo.

'Terwijl de immense macht van het bedrijfsleven de overhand neemt, wordt de burger steeds meer gekweld door onmacht: het milieu wordt aangetast, de bio-industrie levert onbetrouwbaar voedsel, bevolkingsgroepen voelen zich buitengesloten, de burger is consument geworden en bijna niemand interesseert zich nog voor de politiek.'

Hans Blockland in DGA

'Bovendien is de katholieke kerk de enige religie die macht en invloed kan uitoefenen via een netwerk van ambassades en vertegenwoordigers in internationale organisaties zoals de Verenigde Naties, de Organisatie voor Veiligheid en Samenwerking, de Raad van Europa en de Wereld Handels Organisatie. De Katholieke Kerk heeft hierdoor aanzienlijk meer invloed dan welke andere maatschappelijke stroming of overtuiging ook.'

Lousewies van der Laan.

'We gaan toch niemand voor eeuwig en altijd uitsluiten omdat hij ooit verwerpelijke standpunten heeft verdedigd? Dat strookt niet met de christelijke leer van vergeven en vergeten.'

Stefaan De Clerck in Humo.

'Een auteur moet zich wijden aan de waarheid, maar de meeste politici wijden zich net aan de leugen: met mooie woorden verdoezelen hun doelstellingen. (...) Wie zich in die wereld goed voelt, moet wel een persoonlijkheidsstoornis hebben.'

Günther Walraff in Humo.

'Wie aan de kant der machthebbers staat, komt ook zonder moed wel door het leven.'

(B. Traven)

Cursief

Van schepen, van mensen en van de zee

De stadsvisserijschool waarop we destijds zaten was geen zondagschool. Gezien het aantal zeemijlen dat voor je lag moest je er wel je hele jeugd aan wijden. Hoe zou je het anders hebben kunnen klaarspelen? De leerlingen waren allen snottige zoons uit de Oostendse Bone-, Kadzand-, Franciscus- en de Schippersstraat of ze kwamen van de Opex en van 't Sas, allemaal jongens met teveel zeegeruis in 't hoofd. Ze waren het zesde studiejaar — de schrik van 't lager onderwijs! — ontkomen en brachten brokkelige nautische taal mee, lapten gauw een vloek tussen de komma's. Ze waren de zonen van stuurmannen en van kapiteins, van stokers en machinisten; kinderen van mannen die het voor het zeggen hadden. Iedere ochtend naar het werk trekken, dat was hen niet bekend. Ze waren voorbestemd voor andere bezigheden. En ze zouden vooral niet onderdoen voor hun vader.

Ze stuurden ons op oefenvaart naar de grote rede voor de cakewalk. De boot, een afgedankte reddingsloep van een gezonken Duitse trawler. En dan roeien, uren achtereen, haalop gelijk. Blauwe lucht, grimmige kou, het was barbaars en guur. Ja, je moet een tol betalen om kind van de zee te zijn.

De prestaties van de oude schipper waren van zijn dikke wit-rosse snor af te lezen, de getaande gelaatskleur door de jaren achteruitgegaan. Praten was niet zijn grote troef. Hij bleef onbewogen zoals dat gaat met mensen die onderweg de uppercuts zwijgend in ontvangst genomen hebben. 'Paulus had ook last van zeeziekte', mompelde hij als de boot stekte.

Ware en magnetische noorden, vier- en tweetakt, zeeduivel of mooie meid, kompas van buiten en van voor naar achter. Zeekaarten, koersen, peilingen en de wetten, het reglement , sturen en uitwijken. De lichten en kenmerken van vissende vaartuigen, vaart en gedragingen tijdens beperkt zicht, verdrinken in de mist.

Er was weinig licht en het stonk ranzig naar slapende lijven en traan onder de roeste skylight van de 262. De meester stond halfnaakt met het grijze wollige haar op borst, buik en armen. Ik kon hem zien staan vanuit de kier tussen de deurtjes van mijn kooi die ik gesloten hield om er ten minste niet uit te rollen. Hij had geen oliebaaitje van doen, die machinist, hij had ten minste het voordeel de slachting aan dek niet van nabij te moeten beleven telkens de boel gewonden werd: duizenden kabeljauwkoppen. Evengoed zijn het mensenogen die je berispend of verbaasd aankijken in de kleurige weerglans van de overkomende zee. Alleen maar kabeljauw. De pieterman is verdwenen. Waar blijft de schelvis?

We zaten bier te drinken in De Witte Zee, rechtover de visserijschool en de machinist zei dat we moesten leren ons te handhaven onder barre omstandigheden, want, zo zei hij: 'De zee heeft geen einde!' Hij voegde eraan toe: 'Er zijn de reglementen, maar er is ook zoiets als de natuur.' Ook de stuurman maakte ons met zijn visserswijsheid vertrouwd: 'Eén handje voor het schip en de andere hand voor jezelf. Never forget by no means. Er gaat veel geld door je vingers en wat de rederij tekort komt zal zze uit je pangel halen op het einde van de reis. Ze zal het thuis wel zien aan je paaie. Een rederij moet winst maken als ze stand wil houden. Die rederij bestaat trouwens alleen maar voor de winst.' De stuurman wond er dan ook geen doekjes rond: 'Allemaal moesten we lid van de bond worden.' Er zit gelukkig altijd wel een jezuïet tussen een volk van heidenen, zoals Saul Bellow schreef. (lin.)

Helemaal veilig voelen we ons niet, als we de wagen parkeren op het pleintje naast de visserijschool van Heist. Want men heeft ons verwittigd. Desmit interviewen? Die jonge kerel van Vasco? Dat is een wildeman, een onverlaat, een gevaarlijk sujet, een beest, de telg uit een gezin van cafeuitbaters...

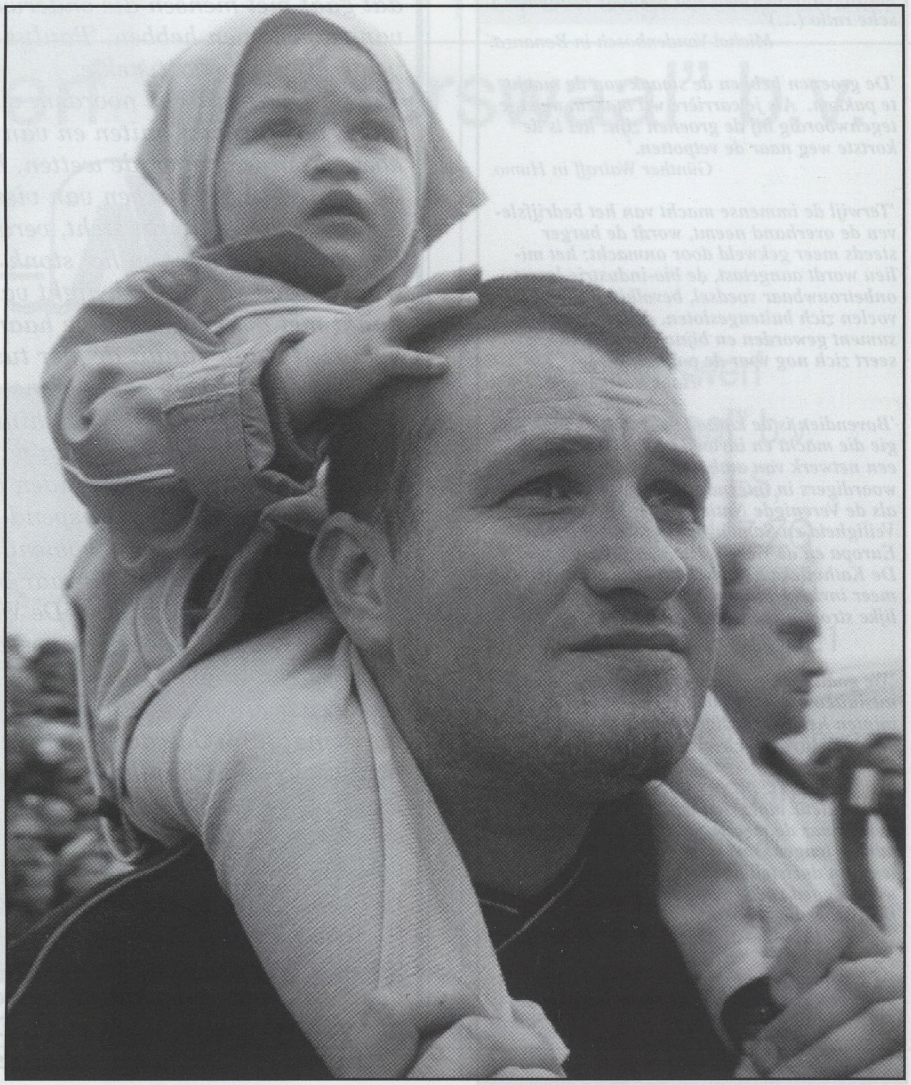
Thierry Desmit:

'Werkkrachten zijn vooral mensen.'

DAT VAN DAT cafe klopt wel. Voor de rest zitten we oog in oog met een verzorgde jonge man. Desmit (32) blijkt de liefhebbende vader van de 2,5 jarige Angie te zijn. Met zijn echtgenote Maureen Vermeersch probeert hij, zoals u en ik, de eindjes aan elkaar te knopen. De beruchte Desmit is een doordeweekse familievader! Zijn handen trillen niet, de jenever wordt niet bovengehaald, nergens ontwaar ik cokeresten (noch het witte poeder, noch de siroopkleurige drank), heroïnespuiten zul je er evenmin vinden. Ik krijg er (helaas) geen stukje spacecake aangeboden. Er hangt geen kapersvlag aan de muur. Zijn muziekkeuze gaat uit naar de oudjes van de Rolling Stones. Er wordt daar zelfs geen tabak gerookt. Het huis is zo proper dat ik mezelf beloof mijn bureau op te kuisen.

En de visser Thierry Desmit antwoordt kalm en beleefd op de vele vragen die we hem stellen. 'Ach, dat ik niet de gemakkelijkste ben, dat klopt wel. Dat weten ze op de vloot inmiddels ook. Maar als je daar aan boord constant met grote pijn rondloopt is het geen lachertje hoor; voor mij niet en ook niet voor de mensen die dan met mij moeten samenwerken."

VOOR WE AAN het interview beginnen, wil hij een soort verklaring afleggen. Hij staat erop via dit blad de reder van de Z 186 te bedanken *'omdat de man mij de kans gegeven heeft het nog eens te proberen en dat ondanks het letsel dat ik aan mijn rug opgelopen heb. Ja, ik wil dat hier uitdrukkelijk zeggen, want de reders zijn niet allemaal zoals die man hoor.'* Ha neen? Desmit: *'Ik vaar graag. Ik hou van dit beroep. Vissen, dat is mijn lange leven. Maar er is iets dat mij tegen de borst stuit en dat is te weten dat je met de nek aangekeken wordt zodra je niet meer 100% rendabel bent. In de visserij is de mens een machineonderdeel dat weggegooid wordt als het stuk is. Als ik dat zo aanvoel, dan zijn er ook anderen die dat voelen en het is uit dat soort ongenoegen dat de protestbeweging van vissers, Vasco, ontstaan is. Wij willen niet alleen geld verdienen, wij willen ook als mens gerespecteerd worden, zowel door de vakbondssecretarissen als door de reders. Wel, zo'n extra kans krijgen, zoals ik die op de Z 186 gekregen heb, dat is een daad van respect... vooral als je weet dat de kans tot slagen minimaal was. Want die rugpijn da's een grote handicap op zee. Niets zegt dat ik het ook aankan.'*



In tegenstelling tot de roddels die over de man de ronde doen, blijkt Desmit ook zeer genuanceerd te zijn als hij over de sector spreekt. *'Gelukkig zijn er jonge schippers die daar allemaal oog voor krijgen. De reder van de Z 196 is zo iemand. Een jaar geleden heeft de matroos-motorist van dat vaartuig zijn voet verloren. De visserij kan die man wel vergeten, maar zijn schipper vergeet hem niet. Hij is zijn motorist blijven opzoeken, ook in de moeilijke momenten, ook in het ziekenhuis. Hij heeft hulp gekregen bij het zoeken naar een geschikte advokaat, en ook vandaag vergeet men hem nog niet: er wordt daar thuis nog altijd een visje afgeleverd en een bezoekje gebracht. Veel anderen zouden daar wel iets kunnen van leren, ja.'*

Vissersleven

Het vissersleven van Thierry Desmit gaat zijn gewone gangetje tot hij halverwege april 1999 een ongeval krijgt. De Z 50 'Tijl' ligt aan de kaai in Liverpool. Wanneer matroos Desmit het visruim ingaat, glijdt hij uit. Met zijn rug raakt hij de rand van een visbak. Desmit krult van de pijn. Blijkt dat zijn rug gebroken is. Thierry: *'Mijn echtgenote was onmiddellijk afgekomen. Maar ze kon daar natuurlijk geen weken blijven. Opa kon gelukkig wel enkele dagen voor het kind zorgen, maar onze Angie, die toen vijf maanden was, moest ook geopereerd worden. Dus moest Maureen vlug weer naar huis. Ikzelf verging daar van de pijn. De dokter gaf toestemming om me te laten transporteren. Maar alleen als dat met speciaal vervoer gebeurde, want een gebroken rug, daar moet je voorzichtig mee zijn. En dan begonnen de moeilijkheden pas echt.'*
Volgens de wetgeving moet de rederij zo'n transport betalen.
Desmit: *'Mijn echtgenote doet dan ook al het mogelijke om de rederij te verwittigen. Daar maakt men zich evenwel duidelijk meer zorgen over de kostprijs van dat transport dan over mijn gezondheidstoestand. Van het dure, gespecialiseerde vliegtuigrapport wil men daar niet weten en er wordt geprobeerd om een goedkope oplossing te vinden. Die bestaat evenwel niet, want ik heb daar een ernstige kwetsuur opgelopen en het vervoer is en blijft specialistenwerk. Intussen doen noch de schipper noch de reder enige moeite om me daar te contacteren. Als ik dat laatste zo zeg, dan kan het erop lijken dat ik kleinzielig ben, maar ik kan je verzekeren dat je daar met het gevoel ligt dat je volledig aan je eigen lot overgelaten bent.'*

Kleine val, grote gevolgen

Thierry Desmit leert er een belangrijke levensles die hij nu aan de vissers wil doorgeven: een mens moet zijn lot in eigen handen nemen. Je mag je leven niet laten afhangen van de goede wil van deze of gene reder. *'In tegenstelling tot de rederij blijk ik dus wel verzekerd te zijn. Wij berichten de reder dat we zelf voor het transport instaan, maar ook nu doen noch de schipper noch de reder enige moeite om me te contacteren. Te druk zeker.*
Ik word daar op een speciale matras geplaatst die een vacuüm rond mijn lichaam trekt zodat ik niet meer kan bewegen. Een verpleegster zal me tijdens de vlucht begeleiden. Vervolgens word ik overgebracht naar het vliegveld, maar ik kan het vliegtuig niet op omdat er technische hulpmiddelen ontbreken. Enfin, 's anderendaags lukt het uiteindelijk wel, maar ik ben daar inmiddels wel enige keren over en weer getransporteerd en ik kan je verzekeren dat het niet prettig was.'
In het UZ in Gent wordt Desmit geopereerd en daarna volgt een lange revalidatieperiode in het Knokse ziekenhuis. *'Intussen was er aan boord van de Z 50 een diefstal geweest en was ik ook nog eens al mijn gerief kwijt.'*
Het is bekend: een ongeluk komt nooit alleen. Werkonzekerheid doet het paar besluiten de bouwplannen op te bergen, de lening af te zeggen en de bouwgrond weer te verkopen. Het accident tekent het gezin voor de rest van het leven. Maar het vissen wil Thierry nog steeds niet opgeven. Hij probeert het weer. *'Het is verdorie zwaar werk voor mij geworden. Vooral als er veel schade, en dus veel werk, is. Guur weer en koude zijn zijn daarbij fataal. Ik heb regelmatig zware beenkrampen. Mijn linkeronderbeen wil helemaal niet goed meer mee. De dokter zegt me dat ik niet voortdurend mag varen, maar ervoor moet zorgen dat ik regelmatig een reis oversla om te recupereren. Begrijp je nu waarom ik per se de reder van de Z 186 wil bedanken?'*

Veiligheid aan boord

Al die gebeurtenissen maken dat Desmit erg geïnteresseerd geraakt in het veiligheidsprobleem. Hij besluit mee te werken aan een

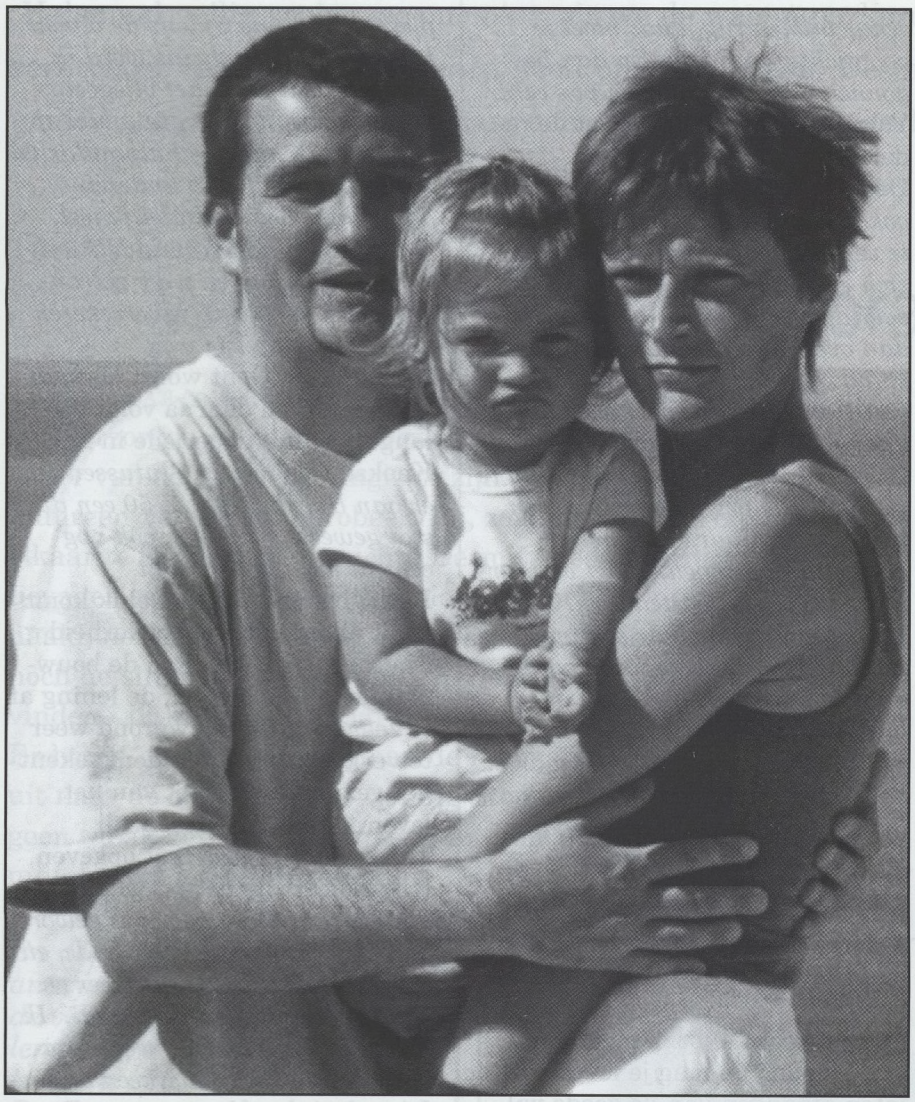
SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlottten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.
- ERKEND SERVICESTATION -
VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: (059) 70 58 79.



veiligheidsproject van de sociale partners. Michel Claes van het ACV stelt hem voor om hem in te schakelen bij de introductie van de *checklist* voor de veiligheid aan boord van de vissersvaartuigen.
Desmit: *'Ongelooflijk. Ik kom daar aan boord van die schepen, maar de reders weten niet wat ik daar kom doen, of dat beweren ze althans. Blijkbaar heeft niemand hen van de zinvolheid van het project proberen te overtuigen, laat staan dat die mensen mij graag aan boord van hun vaartuig zien komen. "Hoezo checklist? welke checklist?", da's het meest beleefde antwoord dat ik krijg. Elders hoor ik alleen maar scheldwoorden. Toch probeer ik iedereen ervan te overtuigen mee te werken aan het project. Helaas blijk ik de enige te zijn die dat doet. Ik neem alle vragen, tegenkantingen, problemen die ik hoor mee naar de vergadering... waar ik nooit echt een antwoord krijg. Ik mag daar dus telkens weer met lege handen naar de kaaien vertrekken. En de schippers maar vragen stellen, zich ergeren, mij bedreigen... en ik telkens maar het beste antwoord verzinnen dat ik kan bedenken. Die club die over de veiligheid nadenkt, kan duidelijk niets fatsoenlijks organiseren, dat heb ik daar ook wel geleerd. Heel dat veiligheidsproject is gewoon een fiasco geworden en daar zullen open en gesloten vergaderingen niet veel aan veranderen. Maar goed, ik werd uiteindelijk onvriendelijk bedankt voor de bewezen diensten. Inmiddels weet ik het wel zeker: een veilige visserij zal het werk van de vissers zelf zijn en niet van een of ander comité van beroepsvergaderaars. Schipper Godfroid heeft ter zake op zijn schip al meer bereikt dan die vergaderaars in honderd vergaderingen klaarspelen!'*
Inmiddels heeft Thierry alweer een werkongeval gehad. *'Een reder had me al verschillende keren gebeld. Het schip lag al lang aan de kant en hij vond maar geen volledige ploeg. Ik stem dus toe, kom aan boord en sla mijn enkel om. Een gevolg van mijn val zoveel maanden geleden. Dat wordt door een geneesheer ook vastgesteld: "De patiënt had een voorbeschikte toestand om zijn linker enkel om te slaan. Het betreft hier dus mijns inziens een gevolg van het arbeidsongeval doorgemaakt op 18/04/99." Het was gewoon onmogelijk voor mij om op die manier met het schip te vertrekken. Dat belet die reder dan weer niet om de zaak voor de Onderzoeksraad te brengen, zodat ik hier weer zit te wachten op de uitspraak om mijn rechten te laten gelden.'*

Vasco

Desmit: *'Ja, ik ben er wijzer door geworden. Het is dus allemaal niet voor niets geweest. En ik blijf maar bijleren. Sommigen willen de problemen niet aanpakken. Dus wat doen ze? Ze schieten de boodschapper af. Sinds ik op mijn strepen blijf staan word ik belasterd, uitgescholden, ontweken en voor gek verklaard. Als ik er een beetje gefrustreerd uitzie, dan komt dat dus doordat ik een beetje gefrustreerd bèn. Niet voldoende evenwel om bij de pakken te blijven zitten. Het is daarom dat ik van meetaf aan op de kar van Vasco (Veilig Anders Sociaal Comité) gesprongen ben. We willen de vakbonden niet vervangen hoor, we zouden dat trouwens ook niet kunnen. We zijn ook niet tegen de vakbonden, want tot onze leden zeggen we dat ze er alle belang bij hebben zich actief in hun bond te organiseren. Wat we wel willen? Wij willen dat de vissers hun eigen stem kunnen laten horen en de ervaring heeft ons geleerd dat ook de vakbondssecretarissen soms andere belangen voor de onze hebben. Vroeger heette het dat daar niets tegen te doen viel. En dat is nu veranderd. Telkens als er over de visserij gesproken wordt, telkens er maatregelen komen, telkens er acties georganiseerd worden... zal iedereen de stem van de varende vissers daarin horen doorklinken.'*

Interview Edmond Volk

Wijzigingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

APRIL-JUNI 2001

- Wijziging naam, nummer, thuishaven, roepnaam, eigenaar: Z.396 MARY (voorheen O.782 ARAN), eig.: BVBA Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende. Roepnaam: OPPV
Zeebrief: 29 mei 2001

- Nieuwe motor:
* Z.47 DE MARIE LOUISE, eig.: BVBA Rederij De Marie Louise, Walstraat 10, 8301 Knokke-Heist
Motor: ABC, bouwjaar 2001, 957 kW.
Zeebrief: 4 mei 2001
* Z.575 HEIN SENIOR, eig.: BVBA Rederij De Toekomst, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Motor: Caterpillar, bouwjaar 2001, 221 kW
Zeebrief: 27 juni 2001
* O.187 ST. ANTONIUS, eig.: BVBA Juno, Fruithoflaan 124 B14, 2600 Antwerpen. Motor: Mitsubishi, bouwjaar 2001, 221 kW. Zeebrief: 29 juni 2001

- Wijziging benaming eigenaar:
Z.45 STEPHANIE, eig.: BVBA Rederij Stephanie, Oudergemselaan 29, 8370 Blankenberge. Zeebrief: 4 mei 2001

- Wijziging eigenaar:
Z.319 AVONTUUR, eig.: BVBA Rederij Volharding, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Aangifte: 13 juni 2001

- Geschrapt en wijziging bestemming vaartuig:
* ex-Z.50 TIJL, eig.: BVBA Rederij Versluys-Couwyzer, Kapellestraat 167, 8450 Bredene
Geschrapt: 13 september 2000
Nieuwe bestemming: schelpenvisserij
Aangifte: 25 april 2001
* ex-Z.582 ASANNAT, eig.: BVBA Versluys-Vantroye, Kapellestraat 167, 8450 Bredene. Geschrapt: 28 april 1998. Nieuwe bestemming: toerisme (garnaalvangst)
Aangifte: 25 april 2001
* ex-Z.296 MOOIE MEID, eig.: BVBA Rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende
Geschrapt: 7 september 2000
Nieuwe bestemming: schelpenvisserij.
. Aangifte: 14 mei 2001
* ex-BOU.4 ASTRID, eig.: Pauwaert Robert, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist
Geschrapt: 1998. Nieuwe bestemming: garnaalvisserij
Aangifte: 17 mei 2001
* O.231 ST. CAROLUS, eig.: BVBA Rederij De Viertorre, Ravelingenstraat 15, Oostende
Geschrapt: 12 februari 2001. Nieuwe bestemming: schelpenvisserij.
Aangifte: 29 mei 2001

- Wijziging eigenaar en geschrapt:
Z.483 CAROLINA, eig.: Lewis John, Canouan Island St.-Vincent and the Grenadines
Geschrapt: 27 april 2001

- Verhoging vermogen:
Z.198 KEES KORF, eig.: NV Rederij Noodpas, Vissersstraat 17, 8380 Zeebrugge
Motorvermogen: 957 kW
Zeebrief: 15 mei 2001

- Nieuw vaartuig:
* Z.60 BLUE ANGEL, eig.: NV Beheer Shamrock, Vismijn 71, 8400 Oostende. Roepnaam: OPCH; L.o.a.: 37,83 m., b.o.a.: 8,56 m., bt.: 388, nt.: 116. Werf: Van der Werff & Visser, Irnsum (Ned.), bouwjaar 2001; staal.
Motor: ABC, bouwjaar 2001, 883 kW
Zeebrief: 29 mei 2001
* Z.483 JASMINE, eig.: NV Rederij Nathalie, Heistlaan 315, 8301 Knokke-Heist. Roepnaam: OPTE; L.o.a.: 37,81 m., b.o.a.: 8,56 m., bt.: 385, nt.: 115. Werf: NV Scheepswerven De Graeve, Zeebrugge, bouwjaar 2001, staal
Motor: W‰rtsil‰ NSD, bouwjaar 2000, 955 kW. Zeebrief: 29 mei 2001

- Wijziging tonnemaat, motor en adres eigenaar:
Z.402 NOOITGEDACHT, eig.: BVBA Rederij Verleene, Zeedijk 122-125 A7, 8301 Knokke-Heist
Bt.: 102, nt.: 30. Motor: Caterpillar, bouwjaar 2001, 221 kW. Zeebrief: 27 juni 2001

- Rechtzetting in Officiële Lijst:
N.95 JONAS II, eig.: BVBA Rederij Vanderbeken-Louwagie, Hoogstraat 1, 8620 Nieuwpoort. Uitrusting: nettenvisserij i.p.v. boomkorvisserij

- Doorhaling in register der zeeschepen:
* ex-Z.494 LUCKY STAR, eig.: BVBA White Horse, Monnikenwerve 26, 8000 Brugge. Geschrapt: 7 oktober 1999. Doorhaling: 2 mei 2001
* ex-Z.198 ZEENIMF, eig.: NV Rederij Noordpas, Vissersstraat 17, 8380 Zeebrugge. Geschrapt: 15 december 1998. Doorhaling: 10 mei 2001.



CREVITS

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

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

Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE 50 JAAR GELEDEN

Situering

Begin 1951 bestond de Vlaamse visserijvloot uit 444 vaartuigen, waaronder er maar liefst 177 waren van klasse I (garnaalkotters met motor van minder dan 80 pk) en 78 kusttreilers klasse II (80 tot 119 pk). Voor deze 255 vaartuigen uit de kleinste vlootsegmenten leverde de garnaalvisserij een belangrijk deel van de inkomsten.
De garnaalaanvoer vertoont van jaar tot jaar sterke schommelingen. In 1946 werd met een officieel geregistreerde aanvoer van 1.300 ton een dieptepunt opgetekend. 1956 staat met 3.799 ton als beste na-oorlogse garnaaljaar te boek. De gemiddelde prijs van garnaal schommelde tussen minimum 19,6 fr. in 1947 tot maximum 37 frank in 1957. Voor die wisselende vangsten werden in de jaren vijftig uiteenlopende oorzaken geciteerd. Afgezien van de langere periode van slecht weer waren dat:
- vernietiging van garnaal en garnaalbroed door intens "korren" op ijle haring;
- de intensieve visserij op puf en garnaalmest in Nederland
- het aanvreten van de garnaalstand door de aanwezigheid van wijting;
- het vernietigen van voedsel voor de garnaal door treilnetten van de kustvissers.

Alle geklaag ten spijt stellen we op basis van de officiële vangstgegegevsn vast dat er vijftig jaar geleden zowat vijf keer meer garnaal werd aangevoerd dan nu.
De verwezenlijking van een saneringsprogramma om overbevissing en overproductie tegen te gaan stond begin de jaren vijftig volop in de actualiteit. In een saneringsplan stonden maatregelen om de uitbatingen te rationaliseren, de productiekosten te verlagen, de kwaliteit van de aangevoerde vis te verbeteren en het visverbruik te stimuleren. Een visserijfonds zou alle gelden en kredieten beheren die aan de visserij werden verleend. De oprichting van een afzondelijke bedrijfsraad moest een belangrijke rol spelen in de sanering van het bedrijf. Kortom, allemaal maatregelen die ons vandaag de dag niet onbekend in de oren klinken.

Aanvoer garnaal (in ton) en besomming (in miljoen frank):

1938	2.950	14	1955	2.130	52
1946	1.289	36	1956	3.193	73
1947	2.038	40	1957	1.004	37
1948	1.651	38	. . .		
1949	1.796	41	1995	513	68
1950	1.548	41	1996	401	60
1951	2.068	50	1997	345	40
1952	2.608	52	1998	190	35
1953	1.962	52	1999	590	83
1954	1.514	42	2000	325	58

In deze maandelijkse rubriek, gebaseerd op HVB van 1951 plaatsen we ook telkens advertenties die stammen uit die tijd.
De tekst-, taal en zetfouten die u in de tekst aanteft zijn helemaal voor rekening van het journaille van die tijd.

[Uit "Het Nieuw Visserijblad" van 24 augustus

De Uitputting v

De jaarlijkse verminderde garnaalaanvoer is een ware ramp voor onze kustvissers, die gedurende de laatste jaren zelfs de mogelijkheid niet vonden door een flink ijle haringseizoen hun uitbating te laten sluiten.
Talrijk zijn de veronderstellingen die gemaakt werden omtrent de oorzaken van deze uitputting.
Men sprak van kapottrekken der visgronden door de grote treilers tijdesn het haringseisoen. Anderen vonden een oorzaak in de aanwezigehdi van wijting aan de kust die zich hoofdzakelijk voedde met garnaalgebroed.
Een derde veronderstelling was het verdwijnen van het zeewier aan de kust, welke nauw verband houdt met de steeds drukker wordende trawlervisserij aan de kust.
Uiteindelijk spreekt men van de vernielende invloed van de pufvisserij in Nederland.

Wa is nu van deze veronderstellingen waar?

De verschillende meningen van onze kustvissers, op jarnelange praktijk gesteund, houden wel iets van waar in, hoewel ze toch op veronderstellingen gebouwd zijn. De wetenschappelijke opzoekingen welke de laatste jaren gedaan werden hebben dit trouwens bevestigd.
Zo heeft het gezamenlijke werk van Franse en Belgische visserijtechnici uitgemaakt dat het kapottrekken van de visgronden aan de kust niet zozeer afhankelijk is van de grootte van de vaartuigen dan wel van het gebruikte vistuig.
Proeven wezen uit dat, wanneer men vist met een trawl waarvan de buikpees verzwaard is, de vangst uit 86 th. bodemvis en 14 th haring. Wordt er daarentegen gevist met een gewoon haringnet, dan bestaat de vangst uit 14 th. bodemvis en 86 th. haring.
Dat het verschijnen van grote vaartuigen in de kustwateren niet vreemd zijn aan deze uitputting is wel een feit, nochtans hebben de kustvissersvaartuigen hieraan ook wel medegeholpen. Dat laatste is te wijten aan de slechte toestand in het kustvisserijbedrijf, die hen verplichtte hete mogelijke te doen om toch maar met een vangstje binnen te komen en minstens hun kosten terugbetaald te zien.

n de Garnaalstapel

Het is spijtig dat dergelijke vaststelling moet gedaan worden, maar we kunnen een verontschuldiging vinden in de slechte economische omstandigheden van deze tak.
Ook de intene visserij langs de kust tijdens de bezettingsjaren was niet vreemd aan het verjagen en vernielen van het broed, dat thans als volwassen garnaal zou aangevoerd geweestz ijn en de sapel voor uitputting zou hebben behoed.
Gedane zaken nemen geen keer. We moeten kunnen d evinger op de wonde leggen en de dringende maatregel nemen die de volledige uitsterving van dit hoofdzakelijke familiebedrijf bedreigen.
Misschien is de oplossing hiervan te zoeken in een internationale overeenkomst tussen Franse, Nederlandse, Engelse en Belgische vissers, die de kustwateren bevissen. Wellicht kan een aanpassing van het vistuig, na internationale overeenkomst, de catastrofe tegenhouden, zoniet afwentelen. Maar dan moetn dringend maatregelen genomen worden. En dan moet van alle reders en vissers uit de betrokken landen het nodige fair-play gegeven worden om het brood van hun kinderen en van hun collega's niet weg te nemen.

De pufvisserij

En hierbij komen we aan ht vraagstuk van de pufvisserij in Nederland. De wetenchap heeft uitgemaakt dat de Nederlandse kust de broedplaats is van de pladijs- en garnaalstapel van de Zuidelijke Noordzee, dus van de kustwateren. Wanneer dagelijks in Nederland tienduizenden kgr broed aangevoerd worden, betekent dit een vernieling van miljoenen Kgr vis en garnaal, die niet enkel niet meer gevangen wordt, maare tevens de gelegenheid niet krijgen voor de voortplanting en instadhouding van de stapel te zorgen.
Er zullen misschien wel enkele Nederlandse vissers zijn die hierdoor hun broodwinning bedreigd zien, maar aan de andere kan zullen zij, door de aangroei van de vis- en garnaalvoorraad, in staat zijn meer en betere vangsten te maken van NORMALE vis en garnaal, die tevens hun uitbating zal doen renderen, waar zij nu klagen van geringen opbrengsten.
De Frans-belgische overeenkomst inzake ijle haringvisserij toont het wederzijdse velangen van de reders van beide anden de kustwateren voor verdere uitputting te bewaren.
Willen we de gewonde plek uitsnijden en ons kustvissersbedrijf binnen enkele jaren opnieuw tot welstand brengen, dan moeten DRINGEND maatregelen getroffen worden, op breder internationaal plan om ook hier gezonde toestanden te scheppen.

OOSTENDE
21, Rederijkaai
Tel. : 715.70

S A I T

ZEEBRUGGE
Pakhuis 24
Stedelijke Vismijn
Tel. : 841.21

Vlotkom
Nieuwpoort

Société Anonyme Internationale de Télégraphie sans fil

1901 - 1951

50 JAAR ERVARING IN RADIOTOESTELLEN

DRAADLOZE TELEFONIE
ULTRA-SONORE DIEPTEMETERS

Alle Typen voor Alle Soorten van Schepen

(64-1)

BORREY FRANS
Scheepsbouwer
Bootmaker

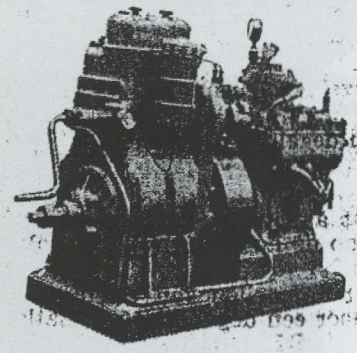
Nieuwe Werfkaai, 5
OOSTENDE



Postcheck 4651.09
Handelsregister 13161

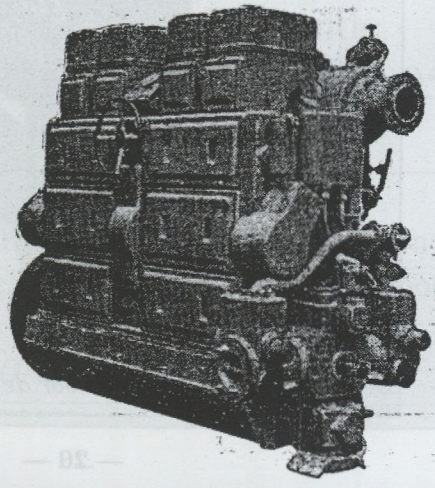
(66)

Kromhout—Samofa



Een goede betrouwbare hulpmotor is belangrijk. Iedereen weet dat Kromhout betrouwbare motoren maakt. Is het te veel gezegd dat het moeilijk is betrouwbaardere motoren te vinden ? De Kromhout en Kromhout-Samofa viertakt motoren ontwikkelen 10 pk. per cylinder bij 1000 omwentelingen en ze kunnen geleverd worden als 1, 2, 3, 4, 5, 6 of 8 cylinders, dus als 10, 20, 30, 40, 50, 60 of 80 pk. bij 1000 omwentelingen.

N.V. MARINE MOTORS
Marktgravelei, 77. Tel.: 37.96.00
(4 lijnen). — ANTWERPEN



KROMHOUT

Het nieuwe model A ontwikkelt 50 pk. per cylinder bij 423/214 t/m en is leverbaar met 2, 3, 4, 5, 6, 7 of 8 cylinders, dus vanaf 100 pk. tot 400 pk. Gaarne zenden wij U op aanvraag alle gewenste inlichtingen toe, ook over Kromhout-Samofa hulpgroepen.

MARINE MOTORS
Markgravelei, 77V,
Tel. 37.96.00 (4 l.)
Antwerpen

(27)

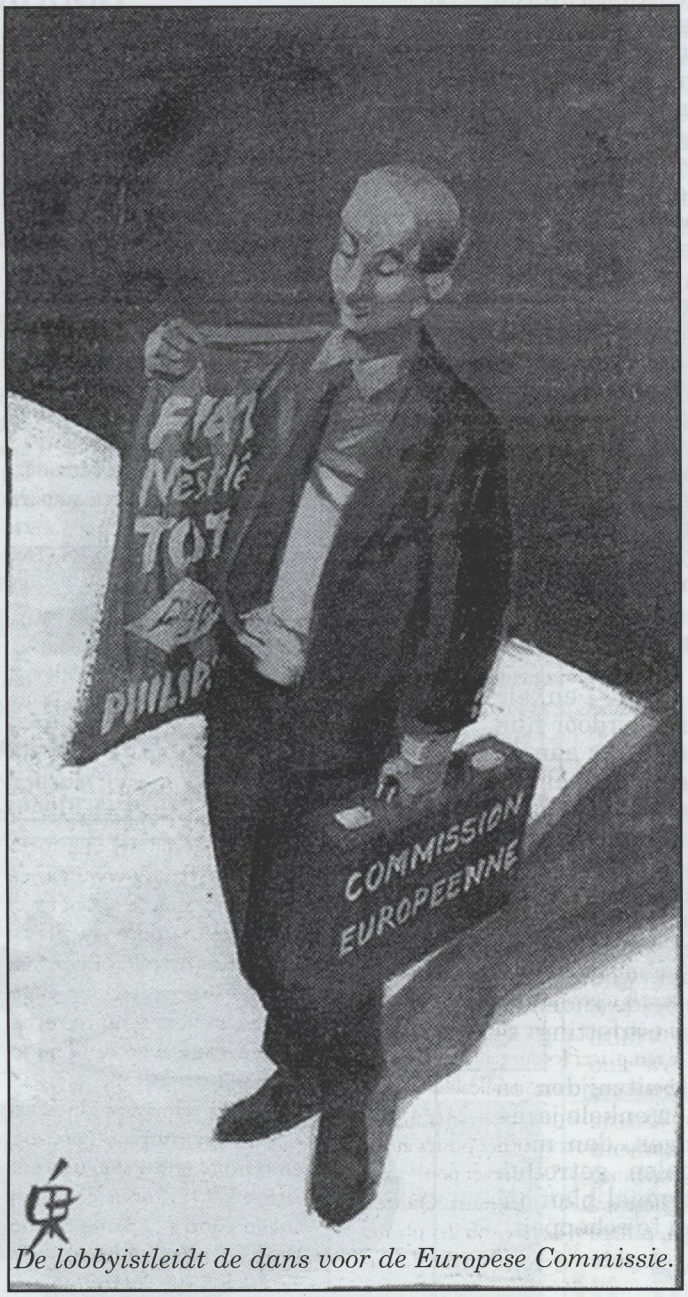
Hoe de Vlaamse visserij geliquideerd wordt door de

N.V. EUROPA

BELGIË NEEMT MOMENTEEL voor zes maanden het voorzitterschap van de Europese Unie (EU) waar. In die maanden krijgen we ook een karrevracht Europese propaganda over ons heen, en wel van het genre: *'Alle Menschen werden Brüder'*. Alleen is het spijtig dat de hele EU niets met broederschap te maken heeft, en des te meer met een concurrentieslag waarbij alleen de grootste bedrijven het uiteindelijk zullen halen.

Het is geen toeval dat de Vlaamse visserij in deze EU van de kaart geveegd wordt. Onze sector is immers het klein duimpje van de Europese visserij en dat duimpje neemt, zo oordeelt de EU, de plaats die de grootste vingers er tekort komen.

VERLEDEN JAAR VERSCHEEN een Frans boek dat de veelzeggende titel meekreeg: *'Europe inc.: liaisons dangereuses entre institutions et milieux d' affaires européens'* (NV Europa, gevaarlijke betrekkingen tussen de instellingen en de Europese zakenmilieus). De auteurs tonen daarin overtuigend aan dat er een steeds groeiende samenwerking (ze spreken zelfs over een versmelting, *'une symbiose'*) komt tussen de Europese instellingen en de multinationals. Dank zij het goed georganiseerde lobbywerk van deze laatste bepalen *zij* de Europese agenda. Het zijn de lobbyisten van de multinationals die de EU maken, en niet de Commissarissen, niet de nationale regeringen en zeker niet de Europese burgers!



De lobbyistleidt de dans voor de Europese Commissie.

Hoe doen ze het

De taktiek van die lobbyisten is altijd dezelfde en ze is daarenboven eenvoudig: ze beïnvloeden politici en ambtenaren. Op die manier wegen ze op de Europese wetgeving. Die wordt daardoor steeds verder omgebogen ten voordele van die multinationale ondernemingen. Privatiseringen, terugdringen van de openbare bestedingen, bezuinigingen in de zorgverstrekking, idem voor de sociale uitkeringen (pensioenen, werkloosheid)... opdat deze taken uiteindelijk overgenomen kunnen worden door de multinationale ondernemingen (bijvoorbeeld verzekeringsmaatschappijen, beleggingsfondsen...) die vanzelfsprekend klaarstaan om het zelfgemaakte gat in de markt op te vullen.

Het is vreemd dat wij dat allemaal blijven slikken, want er wordt geraakt aan verworvenheden waarvoor onze ouders hard geknokt hebben. Dat geldt ook voor de reders en de vissers die vandaag nog steeds kunnen vertellen hoe hun ouders de Vlaamse visserij vorm gegeven hebben. Hoe komt het dan dat we ons zo gemakkelijk neerleggen bij de ontmanteling van diezelfde Vlaamse visserij? Dat komt vooral doordat we de EU-propaganda voor waarheid aannemen. Om ons deze kaalslag te doen slikken hebben die multinationale ondernemingen een heel arsenaal aan middelen die pure propaganda zijn, maar door hen

uiteraard niet zo genoemd worden: televisie en andere grote media die de *'berichtgeving'* van de lobbies als *'nieuws'* en als *'vooruitgang'* presenteren; *think-tanks* (denktaks) die conferenties organiseren waarin het grote kader getrokken wordt waarin de grootste ondernemingen later hun eigenbelang kunnen invullen; intellectuelen die boeken schrijven waarin de lof van het eengemaakte Europa bezongen wordt.

Het volk mort

Het Groenboek van de Europese visserijcommissaris Fischler is ook zoiets. Afgezien van de vele loze woorden die daarin staan (en die schipper Godfroid onlangs in HVB gewogen heeft en te licht bevonden) is de boodschap duidelijk: ook vandaag zijn er nog steeds teveel vissersvaartuigen actief in Europa. Dat wil zeggen dat er weer een pak kleintjes zullen verdwijnen om de schaarse vis over te laten aan de grootste ondernemingen. De enige functie van het Groenboek bestaat er dan ook in de oppositie tegen deze plannen de pas af te snijden. Want er valt veel gemor te horen in het Europese rederscorps, ook in dat van Vlaanderen. Hier heeft men heimwee naar de tijd van 'Fred', toen de *'familiale onderneming'* nog de krachtige *'hoeksteen van de Vlaamse sector'* vormde. De reders herinneren zich de tijd dat het corps haar eigen belangen diende en daarmee tegelijk kon beweren het algemeen belang van de vissersgemeenschap na te streven: wat goed was voor de Rederscentrale leek goed te zijn voor de vissers. Ze weten nog hoe de staat destijds probeerde die nationale (concurrentie)positie te verdedigen door volop financiële en politieke steun te geven waar het moest. Langzamerhand ervoeren ze echter dat de betrekkingen tussen de overheid en de reders koeler werden. De beslissingen werden immers hoe langer hoe minder tussen de Vlaamse reders en de Belgische overheid geregeld, maar wel op Europees vlak, waarna ze als **onbespreekbaar** opgelegd werden op het nationale niveau.

De slimste reders beseffen dat er wel degelijk een kloof gaapt tussen wat de EU hun voorhoudt en de werkelijkheid. Ze vragen zich dan ook terecht af waarom de vele miljoenen subsidies die de visserijgebieden vandaag nog steeds vanwege de EU toegeschoven krijgen naar projecten gaan die eigenlijk niets met de visserij te maken hebben (maar wel met toerisme, maritiem ergfgoed en dergelijke).

De reders ervaren nu wat de tewerkgestelde vissers al heel lang weten: de gewone mensen hebben helemaal niets te zeggen! Zeker, ze mogen om de vier jaar gaan stemmen, maar ze hebben geen medebeslissingsrecht in de oriëntatie van het maatschappelijke productieproces.

Over de slechte concurrentiepositie waarin ze verkeren mogen de Vlaamse reders vandaag klagen wat ze willen: er is in de hele top van de Europese Unie geen Commissaris te vinden die zich erover opwindt. Integendeel! Wat in de sectoren van de telecommunicatie, de banken, de scheepsbouw, de landbouw, de post, de treinverbindingen, de staal, het glas... gebeurd is, gebeurt nu ook in de

Renaud steeds bereikbaar: GSM RENAUD 0477 36 25 62

Scheepsdiesel
RENAUD
BVBA Vantorre - Devinck

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!*

kottervisserij: de grootsten slorpen alles op.
Dat is immers de kern van de Europese Unie ofte de NV Europa: vrije baan geven aan de grootste ondernemingen. Vandaar dat de staat wel steun gegeven heeft aan de baggeraars (die van wereldformaat zijn) en niet aan de visserij (die alleen maar van lokaal belang is).
Het jongste Sabenaspektakel heeft daar ook alles mee te maken. Van een niet-verkozen Europese Commissaris krijgt België ineens te horen dat het geen staatssteun meer mag geven aan de luchtvaartmaatschappij. Gewoon omdat ze alle kleine nationale luchtvaartmaatschappijen willen liquideren en alleen de grote internationale maatschappijen naar Amerikaans model willen behouden.

'Onze' concurentiepositie

Maar waarom gebeurt dat eigenlijk? Waarom laten ze ons niet gewoon met rust? Achterliggende gedachte van alle EU-reglementeringen is altijd weer de concurrentie met de Verenigde Staten. De grote Europese ondernemingen hebben het bijzonder moeilijk om met de Amerikanen te wedijveren. Om het in een stilaan bekend jargon te zeggen: de *concurrentiepositie* van de Europese multinationals is vervalst en slecht. De *exploitatiekost* is duurder dan die van hun Amerikaanse collega's. Daarom zijn er *structurele maatregelen* nodig.
Maar de Vlaamse vissers hebben met die Amerikaanse concurrenten niets te maken. Is er in de hele Vlaamse vloot één schip te vinden dat zijn versgevangen waar naar de USA uitvoert? Waarom zouden zij zich dan in de Europese concurrentielogica inschrijven? Of waarom zouden ze dan moeten leren 'Europees te denken'? Op die manier worden de Vlaamse vissers meegesleurd in een concurrentiegevecht waarmee *ze zelf geen uitstaans hebben. Concurrentiepositie, te dure exploitatiekosten, structurele maatregelen*... al te veel Belgische reders zingen dit multinationale liedje na. En ze zien niet in dat ze als wisselmunt dienen om er de grote Europese multinationale zaken mee te betalen.
Hebben wij ongelijk? Volgens de feiten alvast niet. In 1993 waren er nog 182 Belgische vissersvaartuigen. Vandaag zijn er minder dan 100 in handen van Vlaamse reders. En we zijn nog niet aan het einde van deze complete afgang gekomen, want nog steeds is de Belgische vissersvloot, volgens de NV Europa, te groot!

Rond de Europese instellingen zwermen dan ook maar liefst 10.000 (!) professionele lobbyisten. Stel dat getal tegenover de 626 Europese volksvertegenwoordigers en het is duidelijk dat de Europese 'democratie' machteloos staat tegenover de multinationals.

Waarom is de exploitatiekost voor de Europese multiantionale ondernemingen groter dan in Amerika? Dat komt door de Europese geschiedenis. Ons continent is een lappendeken van nationaliteiten, met hun verschillende talen, verschillende grenzen, verschillende ondernemingen, verschillende culturen. Om met Amerika te kunnen concurreren kende Europa gewoon teveel tolbarrieres, teveel verschillende munten, en te hoge werkloosheidsvergoedingen... Daarom moest er ook hier een soort Verenigde Staten komen, om al die belemmeringen af te breken en zodoende de concurrentiepositie van de grote Europese multinationale ondernemingen structureel te verbeteren.

Het mag iets kosten

U begrijpt het: er staat veel op het spel. Rond de Europese instellingen zwermen dan ook maar liefst 10.000 (!) professionele lobbyisten: studiebureaus, politieke raadgevers, public-relationbureaus, imagebuilders. Die staan allemaal in dienst van de grote ondernemingen. Stel dat getal tegenover de 626 Europese volksvertegenwoordigers en het is duidelijk dat de Europese 'democratie' machteloos staat tegenover de multinationals. U kunt daartegen inbrengen dat iedereen dan maar zo'n lobbyist onder de arm moet nemen, maar pakweg Het Visserijblad zou zo'n goede lobbyist niet eens kunnen betalen, want die vraagt tot 35.000 frank per... uur voor zijn werk. Het zijn ontnuchterende cijfers die ons leren hoe de wereld in elkaar zit. Wie bepaalt dan de toekomst van Europa? Alleen de grootste ondernemingen hebben geld genoeg om zich degelijke kerels te veroorloven. Zij bestoken de 'volksvertegenwoordigers' en de Commissieleden met rapporten, studies en argumenten ten voordele van hun opdrachtgevers. Zij organiseren de interessante seminaries, recepties en conferenties. Zij plaatsen de experts in de werkgroepen die de Commissie bijeenroept, en die experts buigen de voorstellen van de Commissie om tot waar ze die hebben willen. Op die manier beïnvloeden ze inderdaad het leven van miljoenen mensen... wier mening van geen enkel belang is.
Dat dit allemaal grote gevolgen heeft bewijzen de recente voedselcrisissen. Zo is de weigering om dieren preventief in te enten tegen mond- en klauwzeer duidelijk het werk geweest van lobbygroepen die zich daartegen verzetten omdat de uitvoer naar de Verenigde Staten in het gedrang zou komen. En nu zitten de boeren ermee.
Het grootste nadeel van al deze lobbybemoeienissen is echter dat heel hun concurrentie-ideologie tot in het diepste gat van Vlaanderen doorgedrongen is. Vroeger bestond de concurrentie tussen mensen en bedrijven uiteraard ook. Maar door voortdurend de Europese propaganda over ons heen te krijgen wordt de '*concurrentiepositie*' het enige wat blijkbaar nog telt in het maatschappelijke leven. Weg is de solidariteit, weg de gemeenschappelijkheid, weg is de collegialiteit, weg is ook de band tussen de reders- ☛



Het zijn de lobbyisten van de multinationals die de toekomst van Europa vastleggen en daarin is nauwelijks plaats voor de Vlaamse visserij.

belangen en deze van de vissersgemeenschap in haar geheel. De Rederscen trale is vandaag niet meer in staat een beleid voor te stellen dat èn haar eigen belangen dient èn tegelijk ruimte biedt voor het welzijn van de 'ondergeschikte' klassen. Het allesoverheersend geklaag over de *concurrentiepositie* maakt dat immers onmogelijk. Die van Oostende wedijveren verbeten met die van Zeebrugge, Belgische reders roepen om ter hardst dat hun concurrentiepositie tegenover de Nederlanders structureel slecht is. De grote boomkorvaartuigen zitten te wachten tot wanneer weer eens een kustvisser zijn net voorgoed aan de kaaimuur hangt. Heel het overmatig grote belang dat gehecht wordt aan de *concurrentiepositie* leidt daarenboven tot loon- en weddeverlagingen (om de *concurrentiepositie* structureel te verbeteren, weet je wel), de afbraak van de sociale zekerheid (om de *concurrentiepositie* structureel te verbeteren, weet je wel). De sociale partners (zoals de vakbonden genoemd worden als de patroons ze nodig hebben) hebben het inmiddels ook 'begrepen'. Daarom zijn zij bij de overheid zelf op zoek gegaan naar geld om het nieuwe sociale statuut van de vissers te betalen; iets waarvoor ze door hun leden nochtans niet aangesteld werden. Dat komt doordat de vakbondssecretarissen in de veraderzalen teveel geluisterd hebben naar het refrein van de slechte *concurrentiepositie* dat daar door de Rederscentrale tot treurenstoe gezongen wordt.

Liefdadigheid is goedkoper dan solidariteit

In die omstandigheden is het ook geen toeval dat we de XIXde eeuwse liefdadigheid weer zien opduiken. In Antwerpen werd — ongelooflijk is dat toch — een vondelingenschuif geopend, waarin moeders hun ongewenste kinderen maar weer moesten gaan deponeren! In de visserij heet deze *comeback* van de liefdadigheid *'t Zal wel Gaan*, het fonds dat door



Hoeveel mensen geloven er eigenlijk in, in deze Europese Unie?

Men wil ons graag doen geloven dat oppositie tegen de EU geen zin heeft, omdat de hele bevolking (afgezien van enkele relschoppers) achter het Europese project zou staan. Niets is evenwel minder waar. Volgens een recente peiling vindt nog slechts een krappe meerderheid (54%) van de Belgen het EU-lidmaatschap de moeite waard. Dat blijkt uit de zgn. eurobarometer, die halfjaarlijks de Europese opinies peilt in opdracht van de Europese Commissie. Met die cijfers bevindt België zich dan nog in de eerste gelederen, want uit die enquête blijkt ook dat *niet eens de helft van de Europeanen* (48%!) het EU-lidmaatschap de moeite waard vinden. De waarheid is dus dat de meerderheid van de Europeanen *niet* achter de Europese Unie staat... en dat ondanks de vele miljoenen die de Commissie jaarlijks aan propaganda uitgeeft.

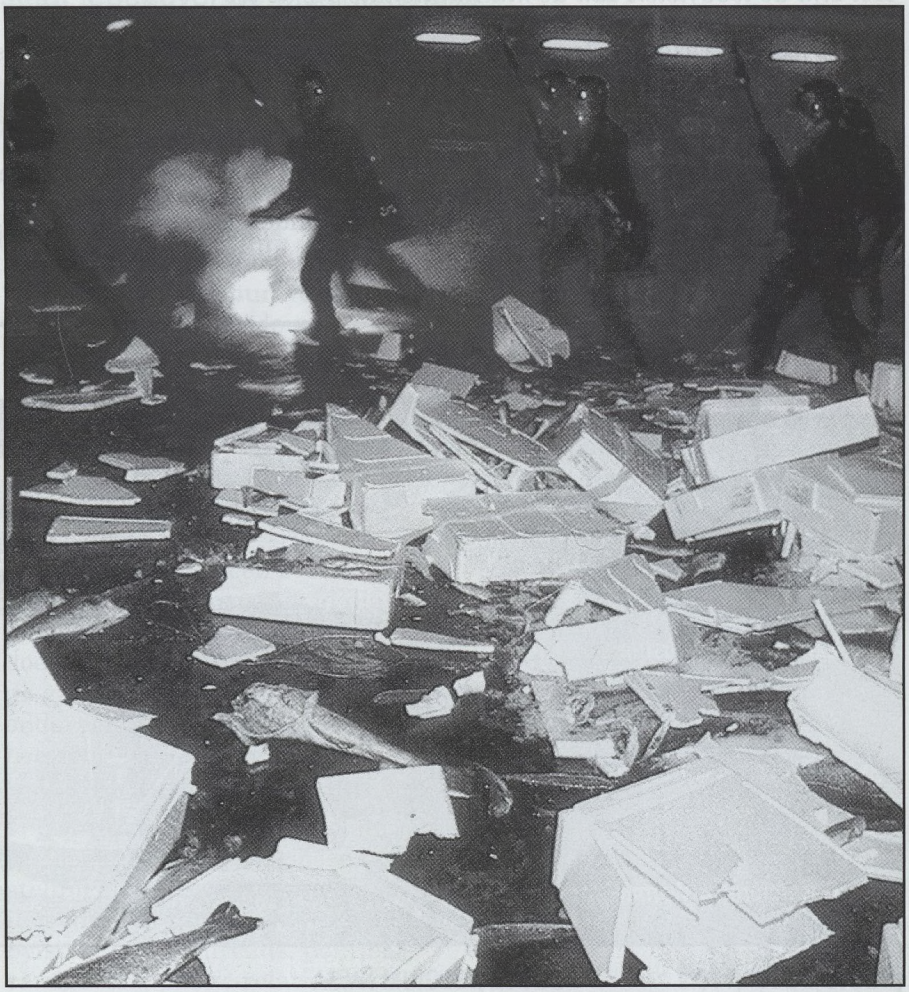
aalmoezenier Demaeght geleid wordt. Het opnieuw lanceren van deze historische liefdadigheidspraktijken is de manier waarop mensen hun geweten sussen terwijl ze volop ijveren voor belastingsverminderingen (om de *concurrentiepositie* structureel te verbeteren, weet je wel) en uiteraard ook voor meer subsidies (om de *concurrentiepositie* structureel te verbeteren, weet je wel). Regeringen die daar, om een of andere reden, niet aan willen/kunnen meedoen worden door de ondernemingen gegijzeld: ze dreigen dat ze het land zullen verlaten. Zei ook de Rederscentrale onlangs niet tot een groep Beneluxparlementairen dat er een nieuwe uitvlaggingsgolf in de Vlaamse visserij te verwachten valt?

Het voorbeeld van de boeren

Neen, erg origineel is het allemaal niet. Alles wat we in de visserij over ons heen krijgen hebben andere streken en andere sectoren vroeger al meegemaakt. Wie eens een enkele avond de televisie aan de kant laat staan en het landbouwbudget van de Europese Unie bekijkt, begrijpt meer over de EU dan degene die zes maanden naar onze premier Verhofstadt luistert. Het voorbeeld van de boeren alleen al is voldoende om onze ogen te openen. Bijna de helft van alle uitgaven van de EU gaat nog steeds naar het landbouwbeleid. Ook in 2001 bedraagt dit nog steeds 45,5% van alle uitgaven (1.700 miljard BEF). Niemand zal ontkennen dat het Europees landbouwbeleid ervoor zorgt dat jaarlijks alleen in ons land al duizenden famililale boerderijen er het bijltje bij neerleggen. Zit daar geen tegenstrijdigheid in? Hoe komt het dat zelfs zo'n massaal steunbudget tot zo'n afbraak leidt? Het antwoord is nochtans eenvoudig. 80% van die begroting komt ten goede van de 20% grootste landbouwbedrijven die deze steun eigenlijk wel kunnen missen. Indirect komt deze steun vooral ten goede aan de verwerkende nijverheid, de vleeshandel, de petrochemie (dank zij een toenemend gebruik van pesticides en kunstmest) en aan de distributie (denk maar aan de invoer van goedkoop derdewereld veevoer). Voor wie deze cijfers niet veel zeggen is er nog dit: de voormalige landbouwcommissaris MacSharry (van de gelijknamige hervomingen) werkt nu als adviseur voor Cargill, een van 's werelds grootste voedingmultinationals. Als zoiets de band niet aantoont tussen de Europese Unie en het multinationale kapitaal, dan weet ik het ook niet meer.

Lessen trekken

Vraag is alleen maar of we uit bovenstaande boerenervaringen ook enige boerenwijsheid willen leren of dat we verder zullen doen alsof het allemaal niet gebeurt. Wat laat het EU-plaatje ons tel-



Al in februari 1993 gingen Franse vissers tekeer tegen de EU-regmenteringen i.v.m. de visserij. Op de foto probeert de Franse gendarmerie de revolte onder controle te krijgen.



Er is echter wel een clausule in de Europese Verdragen die een ontsnappingsroute voor Gabriëls had kunnen vormen. Hij mag van de Europese regelgeving afwijken als de regering kan inroepen dat de nationale belangen bedreigd zijn. De voormalige Franse premier Balladur heeft die clausule gebruikt toen vissers het Bretoense parlement in brand staken.

kens weer zien? Lokale bedrijven en lokale markten worden van de kaart geveegd. De regelgeving voor het maken van de eenheidsmarkt ontmoedigt immers elk beleid om plaatselijke economieën te beschermen omdat dit *concurrentievervalsend* zou zijn.
Vandaar ook dat ex-landbouwminister Gabriëls zo moeilijk over de brug kwam om de *'concurrentiepositie'* van de Vlaamse reders structureel te verbeteren. Onze regering wordt immers Europees omkadert, want de superstaat in wording, de EU, wordt almaar machtiger. Elke regering is verplicht dit kader toe te passen.
Gabriëls stond dus voor de keuze: ofwel gaf hij niet toe en dan moest zijn topambtenaar Carmeliet in Heist de toorn van de reders trotseren; ofwel gaf hij toe, maar dan overtrad hij de Europese regels. Gabriëls zat in een patstelling.
Er is echter wel een clausule — wat een mens op zo'n televisieloze avond al niet leert! — in de Europese Verdragen die een ontsnappingsroute voor Gabriëls had kunnen vormen. Hij mocht van de Europese regelgeving afwijken als hij had kunnen inroepen dat de **nationale belangen** bedreigd waren. Maar daarvoor waren de acties van de Rederscentrale te braaf, ze kwamen te laat en ze lieten de goegemeente een visserij zien die maar een schim meer was van wat ze ooit geweest is. Wie de acties van de boeren, de tuinders, de vrachtwagenchauffeurs gezien heeft, beseft dat er meer moest gebeuren dan een uurtje een sluis blokkeren.
De voormalige Franse premier Balladur daarentegen heeft die clausule wèl gebruikt toen vissers het Bretoense parlement... in brand staken! Meteen wordt het voor elke lezer duidelijk waarom de Vlaamse reders zolang op tegemoetkomingen moeten wachten: het enige wat hier in brand gestoken wordt is de houtskool van de bbq (opbrengst uiteraard ten voordele van de liefdadigheidskas van *'t Zal wel gaan*).

F.E.A. Vonfriedhof

Op 17 juli overleed de Oostendse havensluismeester op rust, Prosper Vandewalle (°Dieppe, 26 juli 1918). De uitvaartplechtigheid heeft plaatsgehad op 23 juli.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van visser-reder op rust Henri Goutsmit. Henri (°Koksijde, 7 juli 1902 - † Oostende, 12 juli 2001) baatte destijds de O 575 Boreas uit. De begrafenis greep plaats op 18 juli.

Adriaan Lauwereins (°Penzance, 9 september '45), de uitbater van de kantine in de Vismijn te Oostende overleed op 23 juli. De afscheidsplechtigheid greep plaats op 27 juli.

COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

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

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

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

GRATIS zoekers in Het Visserijblad

Vissers, sportvissers, kapiteins, marine(onder)officieren, walkapiteins, reders, yachtsmen, vishandelaars, vislossers, dekzwabbers, diepzeeduikers, visrestaurateurs, strandjutters, nettenbreiers... of anders gezegd: elkeen die iets met de zee te maken heeft en die... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen dat ook al met de zee te maken heeft; bijvoorbeeld: wie hopeloos op zoek is naar een wisselstuk voor zijn motor, wie zijn complete vloot van de hand wil doen, wie een ijsfabriek zoekt om zijn koelkast draaiende te houden, wie de zeemeermin van zijn dromen zoekt... al deze mensen mogen een **gratis zoekertje** plaatsen in HVB.

Zij dienen alleen maar de hieronderstaande rooster in te vullen. Indien ze daar alles in gezegd krijgen, dan is de advertentie volledig gratis. Als ze nog meer willen meedelen, of als ze vinden dat deze service van HVB meteen een door hen verworven recht is om ten eeuwige dage hun ding gratis aan te prijzen, dan moeten ze maar eens naar onze advertentietarieven informeren.

Vul vandaag nog de strook in, één letter per vakje en één vakje tussen elk woord, knip het rooster uit en stuur het naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. (Of fax op 059 / 32 55 59.) Vergeet je naam + adres niet te vermelden.

Doe het vóór de 20ste van de maand en uw advertentie verschijnt gegarandeerd in de eerstkomende editie van HVB

Naam:.....

Strt & nr:.....

Ptnr & strt:.....

Tel.: .....

(Bovenstaande gegevens worden niet gepubliceerd. Alleen wat in het rooster staat; verschijnt in de advertentie)

TE KOOP
* Drielingnetten
* Kabeljauwkorre
* 6 meter stokken en schaatsen.
°°°Inlichtingen op tel.nr: 050 / 54 50 92.

Te koop
Oliebad-ankerlier, twee snelheden voor schakels van 80 mm. Als nieuw. 66 cm hoog en 66 cm breed. 35.000 frank.
03 / 66 52 585.

Ik zoek
OUDE ZEEKAART om op te studeren. Wil kleine vergoeding betalen.
Tel.: 0479 / 99 50 10.

TE KOOP
Professionele powerbloc (warrelnetlier). Prijs overeen te komen. Hydroliek aangedreven garnaalzeefmachine in inox. 35.000 frank.
050 / 41 77 00.

TE KOOP
Sportvissersboot. L.: 7,9 m. en B.:2,6 m. voor garnaal- of lijnvisserij. Motor Yanmar 18 pk diesel, zeer zuinig. Met vaste ligplaats. P.O.T.K.
Tel.: 050 59 81 04.

Ik zoek kruiken en potten, opgevist in de Noordzee of de Westerschelde. Ik betaal contant.
Tel.: 0477 222 666
of 036/ 65 29 92.

Te Koop: 1ste klas scheepsverven: rode menie, antiroestverf, zink- en loodverf, epoxyverf, teerepoxy enz. aan zeer lage prijzen.
Tel.: 050 / 31 45 54

Hydraulische netrol + pomp die afwisselend werkt. P.O.T.K.
0498 / 22 86 48

**Te koop GEVRAAGD okkasie garnaalvistuigen voor schip 300 pk (ex- Z536), ev. ook kookpot.
09 / 3738015 of
0031 (0)11 3572118.**

Te Koop

Volledige kruiersuitrusting bestaande uit waterdicht pak plus jas, korijzer en net (2,75 m breed), twee zeven, wagentje. Voor de prijs van 8.000 frank.
Tel.: 0474 75 94 43.

Sportvissersboot Mitchell 31 motor Perkins 120 pk, elektrische ankerwinch, alle apparatuur.

Tel.: 058 / 239 385

Te Koop
ex-vissersvaartuig Don Bosco, 27,20 m., 98 ton. Geschikt als wachtschip en ook voor reklame. In orde met vlaggebrief.
P.O.T.K.
Inlichtingen:
tel 0498 / 22 86 48

TE KOOP

Twee inoxankers, 13 kg en 9 kg. Compas.
Tel 050 / 71 46 32.

Ik zoek afgedankte houten sloep, kapotte stukken netten en strandjuttersmateriaal: 016 / 56 51 90.

Activiteitenkalender voor vissers

AUGUSTUS

4-5 "Visserijdagen" in Breskens
4-7 "Aquaculture Europe 2001" in Trondheim (Noorwegen)
8 Start Mosselseizoen in Yerseke
10-11 "Visserijdagen" in Colijnsplaat
17-18 "Visserijdagen" in IJmuiden
18 "Mosseldag" in Yerseke
24-27 "Visserijdagen" in Den Oever
25 "Havendag" in Zierikzee
29-1 "Visserijdagen" in Harlingen

SEPTEMBER

1 Nederlands Palingrookkampioenschap in Kortenhoef
1 "Visserijdag" in Spakenburg
16 8ste Garnaalpelwedstrijd (15 uur) en "Dag van de dagverse Oostendse Garnaal", Visserskaai, Oostende
18 "Oostendse Visserijfeesten"
27-29 "Dan-Fish International", vakbeurs in Aalborg (Den)

OKTOBER

1 Visbeurs in Spakenburg (Ned)
2-4 "Conxemar" in Vigo (Spanje)

NOVEMBER

13-17 "Europort 2001" in Amsterdam

BOU.24 vangt zeemijn

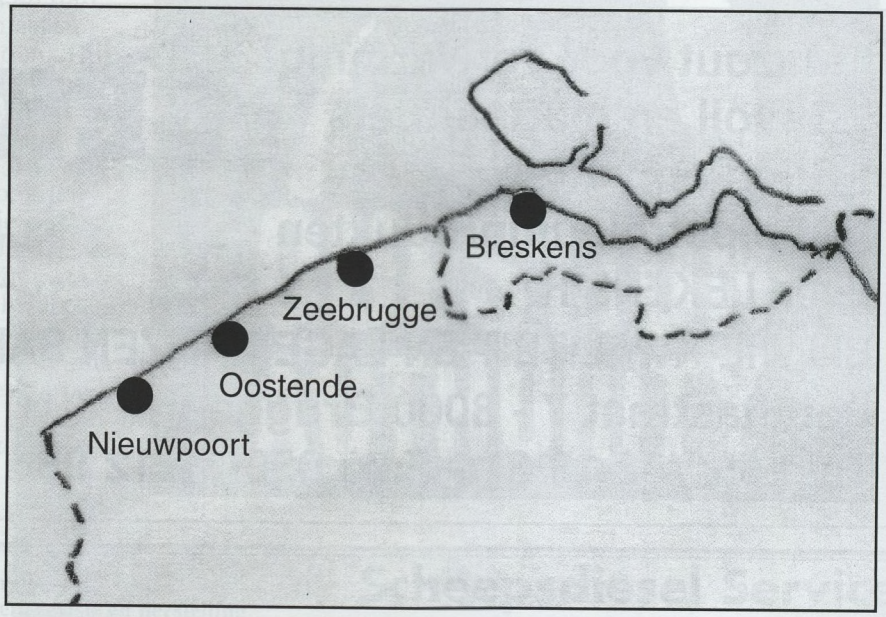
Het garnaalvaartuig BOU.24 Beatrix (19 m., 202 kW) van Eric Rammeloo uit Boekhoute heeft op 12 juli een Duitse zeemijn uit de twee wereldoorlog opgevist in de Westerschelde. Samen met zijn bemanningslid kon hij met enige moeite het 700 kilogram wegende sprinktuig losmaken en bebakenen. De ontmijningsdienst heeft de zeemijn enkele dagen later tot ontploffing gebracht.

Europees geld voor sanering Portugese en Spaanse visserij

Het uitblijven van een visserij-akkoord tussen de EU en Marokko is een zware opdiffer voor de Spaanse en Portugese visserij. De Europese Commissie heeft nu een saneringsvoorstel voorgelegd. De EU heeft hiervoor een bedrag van bijna acht miljard frank uitgetrokken (197 miljoen Euro), veel minder dan door Spanje gevraagd. Het voorstel wordt in oktober voorgelegd aan de ministerraad.
Het voorstel houdt de sanering in van de helft van de 400 vaartuigen die niet meer in de Marokkaanse wateren kunnen vissen. Een gedeelte van het geld moet aangewend worden voor de modernisering van een vijftigtal vaartuigen en voor reconversie of vervroegde uittreding van zowat 3.000 vissers.
De EU wil absoluut voorkomen dat de werkloze vaartuigen in gemeenschappelijk Europese wateren of in het kader van overeenkomsten met derde landen gaan vissen.

EEN ALTERNATIEF

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



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

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

KAAI 1, 4511 RC BRESKENS tel: (+31) 117 3 81 634, fax: (+31) 117 382 303
E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl
F. Lokerse privé tel (+31) 113 371 383 of (+31) 651 314 190

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 onverbiddelijk in de prullenmand.

Vissersplaats Oostende

De visserij doet het steeds slechter in Oostende. Zeebrugge en zelfs Nieuwpoort doen het steeds beter. Nieuwpoort zal volgens mij nu ook steeds meer gaan weghalen uit Oostende.
Waarom doet Oostende het zo slecht. Omdat 'men' denkt dat 'men' het toch zo goed doet!
Waarom moeten de vissers blij zijn in Oostende vis aan de wal te brengen? Zeg me dat eens en leg de vissers dat eens uit. De reder gaat toch naar de haven waar hij het meeste geld kan vangen? De arrogantie vanuit vissershavenmiddens zal moeten verdwijnen, anders is het binnen drie, vier jaar afgelopen. Er is 'iemand' die trots is op de vismijn. Nou, die vismijn is afbraakrijp en het Visserijdok is het zelfs niet waard om jachthaven te worden.
Zoals u van mij gewend bent geef ik niet alleen terechte kritiek, maar kom ik ook af met voorstellen.
Hier mijn voorstel. Bouw een nieuwe, kleinere, moderne vismijn, waar de vissers zich ook kunnen douchen en verkleden. Breek de oude met grootheidswaanzin gebouwde vismijn in zijn geheel af. De nieuwe vismijn moet gesitueerd worden langs het Vuurtorendok-Zuid. Dat dok moet vergroot worden en aan de visserij toegewezen. Voor de kustvisserij moet er een aparte snelloskade gebouwd worden zodat de versgevangen vis alsnog niet door beurtwachten als 'oud' bestempeld wordt. Overdekt en snel lossen zou ook al concurrentieel werken. Het oude Visserijdok kan dan als open tijdok gebruikt worden door de ro-ro- en de kustvaart, waardoor de handelshaven 'lucht' krijgt.

H. de Bruin, Rotterdam.

Op 5 juli overleed de Oostendse schepen Daniël Verleye (°13 mei 1949), echtgenoot van Claudine Vanacker. Schepen Verleye was een vriend van Het Visserijblad. Niet alleen was hij al vele jaren een trouw abonnee en lezer, hij hielp ook daar waar het kon om dit blad te laten voortbestaan. Verleye, die aan de visserijschool ooit met succes een motoristenopleiding afrondde, voelde zich nauw verbonden met de vissers. Ook was hij voorzitter van de Oostendse Garnaalkruiersvereniging. Het is met deze club dat hij meermaals richting Colijnsplaat trok om vandaar de trofee van het *open Nederlandse kampioenschap garnaalpellen* mee naar Oostende te brengen.
Op het gedenkprentje lezen we zijn volgende woorden: *'Ga niet op zoek naar mijn graf, tombe of urne. Vraag niet wie ik was. De idealen waarvoor ik leefde zullen ook na mij blijven bestaan (...) Wanneer je daarover spreekt, dan denk je aan mij'*.
De asse van Daniël Verleye werd op zee verstrooid.

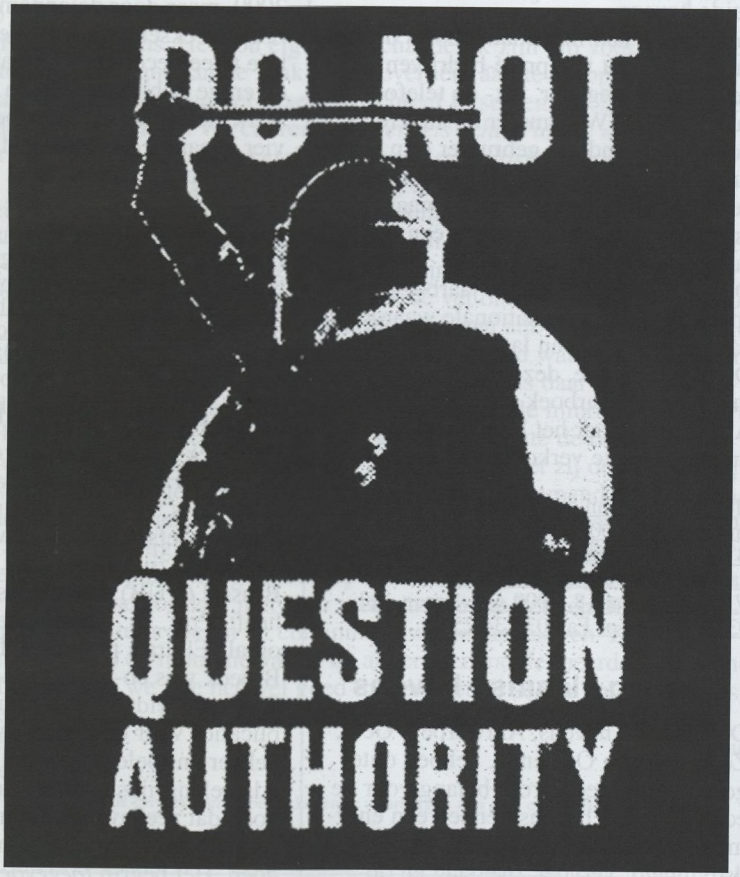


DE LAATSTE vuurtorenwachter

Voor mensen met een wak hart en een kwak karachter

Deze oogstmaand ziet er, afgezien van het wisselende weder, alweer heelengans anders uit dan deze van 2000. Verleden jaar was onze Leider, de heer Schiltz B., nog steeds hard op zoek naar de stoorzender op regeringsniveau. Vandaag weten we dat deze heer zender niet langer het regeringswerk stoort, maar alleenlijk nog brieven vol tikfouten schrijft ten kantore van de heer Ramoudt D., rentenier, senator èn volksvertegenwoordiger ter zeevisserij. Vorige zomer spoot ene heer Clinton B. zijn sperma nog wild in het rond, in de ovale kamer van het Amerikaanse witte huis en dit jaar is het al de beurt aan 1 andere Amerikaanse mannemens om aldaar van zijn lat te geven. (Deze is nog hard aan het oefenen, want het is niet simpel om iets rond te spuiten in een ovalen kamer.) Vorige zomer kon de Rederscentrale er nog prat op gaan dat het volledige rederscorps achter het experiment met de groepvorming stond, vandaag weten we dat er welgeteld twee reders in zo'n quotaspellement geïnteresseerd zijn. Vorig jaar zat de heer Milosevic nog in de rode Servische pluche en vandaag zit hij in 1 witte cel en dan nog in Olland, alwaar het gevangeniseten wellicht niet te vreten is. (Waarom denkt gij, dat hij anders zijn vrouw laat overkomen?) Vorig jaar mochten we geen slecht woord over onze sector schrijven omdat dit het werkvolk wegjoeg en vandaag klaagt de sectortop zelf om ter hardst over de moeilijke tijden waarin ons vlootje moet gedijen. Vorig jaar kon ene minister Gabriëls J. nog volop samenzweren tegen onze hoofdzwatelaar, maar vandaag is deze heer Gabriëls alweder van het sectortoneel verdwenen en zit onze hoofdschrijvelaar alhier als vanouds vuurtje te stoken. Vorig jaar deed ex-senator Desutter M. nog steeds alsof hij een echte senator was en vandaag vindt hij eindelijk tijd om zijn lochting eens te wieden. Vorig jaar was de Volksunie nog 1 partij en vandaag is het 1 zootje ongeregeld. Vorig jaar waren we blij als we nog ergens 1 aandeel van Lernaut & Hauspie op de kop konden tikken en vandaag durven we niet toegeven dat we met 1 kast vol waardeloos papier van dezelfde L & H aan ons been zitten. Wat we willen zeggen is dit: authoriteit is, evenals goe weder, vergankelijk en wie vandaag het hoge woord voert zit morgen al in zichzelf te mompelen dat er niemand meer luistert. 1 reden te meer om de authoriteiten juist **wèl** in vraag te stellen. Doe het dus nu, terwijl ze er nog zijn!

(Met dank aan de eengemaakte politiediensten voor het toesturen van deze inzeinding.)

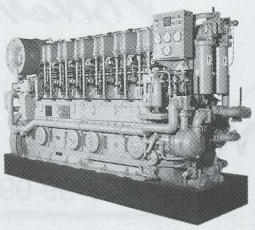


Alle dieselmotoren:
Leveren, plaatsen, revisie en herstelling
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen, waterpompen en compressoren e.a.
Opgieten van motoren met Chockfast
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk

Scheepsdiesel Service SDS n.v.

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

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93



BOEK BESPREKINGEN

Frank Neyts

Zeebrugge en Oostende

Onlangs rolde de laatste editie van het *Jaarboek van de Havens van Zeebrugge en Oostende* van de persen. Dit is inmiddels aan zijn vijftiende jaargang toe. In zijn handige boekvorm is het een nuttig instrument voor iedereen die met de havens van Zeebrugge en Oostende te maken heeft. Enerzijds is dit het een hulpmiddel om, in het radarwerk van dienstverlenende bedrijven in de haven, de weg te vinden en tegelijk is het een promotiemiddel voor beide havens.
Een waaier aan informatie, zoals de alfabetische lijst van privé-bedrijven met het personenregister, fax- en telefoonnummers, BTW-nummer en andere inlichtingen, vindt de gebruiker erin terug. Ook de stastieken en de nieuwe en bestaande lijndiensten van en naar Zeebrugge en Oostende vormen een belangrijk onderdeel.
De tweetaligheid van het jaarboek speelt in op de internationale waarde van beide havens en laat de uitgeverij, De Lloyd nv, toe, deze uitgave, samen met o.a. het Jaarboek van de Haven van Antwerpen, naar het buitenland toe te promoten en te verkopen.

Het Jaarboek van de Havens van Zeebrugge en Oostende 2001-2002 kost 2.178 BEF, BTW inbegrepen, portkosten niet. Bestellen kan bij Uitgeverij De Lloyd NV, Vleminckstraat 18, 2000 Antwerpen, Tel 03/234.05.50 of Fax 03/234.25.93.

Verslag vlaamse havens

De Vlaamse havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, hebben ontegensprekelijk een groot belang voor de economie. De havens kennen een enorme rechtstreekse en onrechtstreekse bedrijvigheid: vervoer, overslag en opslag, distributie, handel, diensten, industrie enz. Elk van deze acitiviteiten zorgt voor tewerkstelling en toegevoegde waarde. Het spreekt voor zich dat Vlaanderen een groot belang hecht aan een gedegen havenbeleid. Daarom heeft de Vlaamse regering in 1989 een commissie opgericht: de *Vlaamse Havencommissie (VHC)*. De Commissie levert een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid. Deze algemene opdracht werd in het Havendecreet herbevestigd. De Vlaamse Havencommissie heeft enerzijds een advies- en aanbevelingsopdracht en anderzijds een informatie- en studieopdracht. In het kader van deze laatste past het uitgeven van een jaarverslag. Onlangs verscheen dit verslag over het werkjaar 2000. Dit 90 pagina's tellend werkstuk levert een schat aan informatie over de vier havens, niet alleen voor het jaar 2000, maar door de opname van historische reeksen ook betreffende de voorbije twee decennia. Dit jaarverslag is de enige publicatie waarin in een boekwerk alle cijfergegevens betreffende de vier Vlaamse haven op gelijke leest worden opgenomen.

Een exemplaar van de Vlaamse Havencommissie, Jaarverslag 2000 is gratis te krijgen bij de Vlaamse Havencommissie, Jozef II-straat 12-16, 1000 Brussel, Tel 02/209.01.72. Bestellen kan ook op volgende website: www.serv.be/vhc.

Zeehavenstrategie

Het boek *Essays on strategy analysis for seaports*, een uitgave van Garant Publishers, is de neerslag van het doctoraal proefschrift van Elivira Haezendonck dat zij aan de Vrije Universiteit Brussel (VUB) met succes verdedigd heeft. Prof. Dr. A. Verbeke trad daarbij op als Elvira's promotor, Dr. J. van den Broeck was co-promotor.
Het boek leidt tot vijf belangrijke implicaties voor de praktijk van havenbeheer en -beleid.
Als belangrijkste hiervan noteert het boek dat zeehavenbesturen meer aan formele strategische planning moeten doen. Het begrip *toegevoegde waarde* moet hier centraaal staan. De haven van Rotterdam blijkt als enige haven in Europa een zeer goed inzicht te hebben in welke toegevoegde waarde gecreëerd wordt in de omliggende regio dankzij de verschillende trafiektypes. Het proefschrift van Dr. Haezendonck ontwikkelt voor alle andere Noord-Europese zeehavens een instrument dat hen moet toelaten om net als Rotterdam het toegevoegde waardeconcept te gebruiken in beheersstudies.

Essays on strategy analysis for seaports (ISBN 90-441-1153-1) telt 228 pagina's en is verkrijgbaar via de boekhandel. Rechtstreeks bij de uitgever, Garant, kan ook; Tiensesteenweg 91, B 3010 Kessel-Lo voor België, of Koninginnelaan 96, NL 7315 EB Apeldoorn voor Nederland.

Bunker zoeken

Zeventig procent van de contactgegevens van de bunkermaatschappijen verandert jaarlijks. Al deze veranderingen bijhouden is, hoewel van het allergrootste belang, een tijdrovende en bijna niet vol te houden bezigheid.
De Britse uitgeverij Informa Maritime and Transport, biedt nu, in samenwerking met het prestigieuse BunkerNews, de oplossing. Voortaan wordt er twee maal per jaar, in mei en november, een handig boekwerkje uitgegeven onder de naam BunkerNews Directory. Dit referentiewerk vermeldt iedere belangrijke leverancier van bunkers, maar ook de traders en de brokers. De jongste uitgave biedt gegevens van meer dan 800 maatschappijen en 2.000 individuen uit meer dan 75 landen wereldwijd. De gegevens worden gratis in het naslagwerkje opgenomen en op regelmatige basis grondig op de juistheid gecontroleerd.

BunkerNews Directory (ISBN 1-84311-032-6) telt bijna 400 paginaís en kost £65. Het betreft een uitgave van Informa Maritime and Transport, 4th Floor, 69-77 Paul Street, Londen, EC2A 4LQ, Tel. +44/20.4553.1816, Fax +44/20.7553.1105.

SMEDERIJ
St. Martin Bvba
Alle herstellingswerken aan visserswaartuigen
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



TUSSEN SCHIP & KAAI

De zomervakantie is een uitgelezen moment voor onze schaarse kandidaat-vissers om wat praktijkervaring op te doen. Die jonge snaken kunnen dan eens met volle teugen proeven van het echte zeemansleven, en ze hebben na de zee-ervaring heel wat stof om onder vriendjes over op te scheppen. Of ze allemaal met een even hoge pet op over hun avontuur zullen vertellen is een heel ander verhaal. Dat werd ons bij HVB duidelijk, toen schipper Rik ons vroeg om zijn verhaal te publiceren. Een aspirant-visser van een jaar of zestien, we noemen hem Jens, sprak met die schipper af dat hij gedurende het zomerverlof een aantal vaarten zou meedoen. De schipper kent de jongen al van vroeger. Hij weet dat het echt een kereltje is dat uit het goede hout gesneden is. Tijdens het schooljaar belt Jens regelmatig met Rik, omdat hij wil weten waar er gevist wordt, hoe de vangsten zijn, kortom, een jongen met interesse, die er immens veel zin in heeft. In juni telt hij de dagen af tot hij eindelijk zee kan kiezen, de belofte van zijn schipper en een stevige dosis moed op zak. Luttele dagen voor het einde van het schooljaar krijgt Rik van zijn reder te horen, dat hij Jens niet mag aanmonsteren. Er zou een pak RSZ-kosten en een hoop papierwerk aan de zaak verbonden zijn, en de reder wil dat vermijden. En ook, voegt de reder er aan toe, mogen er gedurende één jaar slechts 10 verschillende mensen aanmonsteren op een schip, anders stijgen de kosten voor de sociale zekerheid nog meer. En vermits ook bij Rik reeds twee mensen moesten vervangen worden dit jaar... Hij staat perplex. Van al die redersredens heeft hij niet zo veel verstand (dat wordt wel eens gezegd ook), en hij verkiest om niet tegen de reder in te gaan, bang om bij een woordenwisseling het onderspit te moeten delven. Maar hij zit met een probleem. Hij heeft de jongen zijn woord gegeven, en hij is niet de man om dat woord te breken. Hij fluistert Jens voorzichtig in het oor dat die maar eens met de reder moet gaan praten. 's Avonds belt hij naar de ouders, en verneemt dat Jens in alle staten is. Jens had vorige maand nog een paar andere schepen waar hij misschien mee kon varen, maar door zijn afspraak met Rik hadden die reeds iemand anders gereserveerd. Rik voelt mee met de jongen, en belt dus enkele schippers op, en vraagt of die eventueel nog een plaatsje hebben voor Jens. Tot zijn verbluffing hoort hij van verscheidene collegae, dat ze geen scheepsjongen MOGEN aanmonsteren van de baas. Rik baalt! En dan maar spreken over 'jongeren motiveren', sneert hij. En dat alles in de wetenschap dat sommige van die schepen onderbemand zullen uitvaren, met een fictieve naam op de monsterrol om de overheid te misleiden.

Wat kan de drijfveer zijn, om een reder tot dergelijke handelswijze te brengen? In het geval van Rik gaat het om een zéér welstellende, oudere reder, die voor een paar euro meer zeker geen sneetje kaas moet laten liggen. Zag hij er gewoon het nut niet meer van in, omdat voor hem het spel toch bijna gespeeld is? Of bleef hij ziende blind voor het tekort aan nieuwe vissers? Bleef hij ongevoelig voor het probleem, of laat hij doelbewust een vergiftigde erfenis na voor zijn jongere medereders? Blijft hij dan ijskoud bij het beeld van voorgoed werkeloze schepen tegen de kaaien? Alleen hij weet het. Terwijl de scheepsjongens dus beter gemotiveerd blijken te zijn dan sommige reders, kunnen we ons afvragen wat we hiertegen kunnen doen. Moet de overheid steun, subsidie, een premie geven aan reders die *wél* een leerjongen inschepen? Eerst en vooral is er het Fonds voor Scheepsjongens, dat ervoor zorgt dat de reders die jongens geen al te hoog percentage moeten uitbetalen, als ze dat al doen. Meestal blijft het zo al bij een extreem laag procentje van de besomming, bij wijze van stimulans. Het zou eigenlijk schandelijk zijn om voor de financiële kant van de zaak bij de overheid aan te kloppen. Agalevsenator Michiel Maertens schreef in september 1999 een brief aan HVB. We citeren: *"Als er iets scheef loopt, dan zijn het altijd de politiekers die het moeten oplossen, uiteraard het liefst met geld. Het is alsof zij altijd de oorzaak zijn van het probleem en dat ze dus die schuld moeten afkopen. Foute mentaliteit, maar zuivere realiteit."* Moeten we dan misschien de RC met de vinger wijzen? Zijn Corbisier of Schiltz weer kop van jut? Zeker niet. Want de vet omkaderde oproep in hun informatieblad vroeg uitdrukkelijk aan alle reders om deze jongeren een kans te geven om aan boord wat praktijkervaring op te doen. De noodzakelijke goede wil is daar zeker aanwezig. Is het de schuld van de dwarsliggende minoriteiten en kritische enkelingen, die naar goede gewoonte de boel heten te verzieken? Het is bij deze bewezen dat niet zij de oorzaak zijn van dergelijke problemen, voor het geval iemand dat zou denken. Want de échte dwarsliggers moeten we elders zoeken. De dwarsliggers zijn een minderheid, denken we, die zonder scrupules terugblikken op een uiterst vruchtbare carrière, en de sector daar niet voor wensen terug te betalen door tenminste te proberen de continuïteit wat te verzekeren. Ze vernietigen de reputatie van al de andere reders, de meerderheid, denken we, die het wèl goed menen met de sector en de toekomst ervan. Dat déjà vu kan toch onmogelijk de bedoeling zijn.

Froid

Om de privacy van de betrokkenen te waarborgen zijn Jens en Rik fictieve namen!

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Groepvorming in Vlaams regeerakkoord

Naar aanleiding van de overdracht van de visserijbevoegdheden naar het Vlaamse niveau, schreef Geert Deman van de Maritieme Ombudsdienst een brief naar minister Vera Dua. Deman had opgemerkt dat in het nieuwe regeerakkoord sprake is van: *'Responsabilisering van de sector door het inrichten van een groepsbeheer met quota, het aanpassen van het systeem van visvergunningen, het creëren van sectorclusters en door het invoeren van een mileu-index per vaartuig'.*
Deman zegt hierover het volgende: *'Reeds lang is de top van de Rederscentrale (producentenorganisatie) vragende partij om over te gaan naar groepsbeheer. Het gaat hier om max. 10 grote reders die er van dromen quota op te kopen en zo hun overgeïnvesteerde bedrijven rendabel te houden. De gevolgen voor de Vlaamse vloot zijn echter niet te onderschatten. Vlaanderen beschikt over 120 eenheden, wat staat voor ongeveer 95 familiale KMO's. Het is dus zinloos deze kleine sector nog in groepen te verdelen. Toch willen deze 10 reders dit doen en worden hierin gesteund door ongeveer 25 eenheden van de uitgevlagde vloot. De bedoeling van groepsvorming is om quota onderling te verkopen. Wat gegarandeerd op relatief korte termijn zal leiden naar toestanden waar door opbod de rijkere Rederijen alleen maar beter van worden. In Vlaanderen zou dat betekenen dat vooral de uitgevlagde vloot, omdat zij over meer kapitaal beschikt, alle quota tegen enorme prijzen zal opkopen.'* Deman vraagt de minister dan ook de passage over de groepbeheer te willen schrappen.
Navraag leert ons dat er inderdaad veel ontevredenheid is bij de reders nadat ze aan een experiment met de groepvorming hebben kunnen deelnemen. Indien de betrokkenen hun bezwaren blijven uiten dan ziet het er niet naar uit dat er in het rederscorps voldoende draagkracht is om naar het nieuwe systeem over te stappen.

VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.
Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.
Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.
Stuurmachines, Roeren
Verstelbare schroeven
Boegschroeven
Waterpompen
Scheepskranen
Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
Vloeibaar ijs installaties
Waterbehandelingsinstallaties
Reddingsboten
TOP TROCK gepatenteerde kledingsdroogsystemen

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

Vlaams Visserij Informatiecentrum loopt op laatste beentjes

Het te Nieuwpoort gevestigde Vlaams Visserij Informatiecentrum (VVIC) sluit uiterlijk tegen het einde van dit jaar de deuren. Het VVIC kreeg vooral publieke bekendheid voor het organiseren van een aantal informatie- en studiedagen. In de sector zelf genoot het centrum vooral waardering voor de behandeling van Europese subsidiedossiers.
Het personeel kreeg inmiddels de ontslagbrieven al in de bus. Merkwaardig is dat ook oud senator Manu Desutter vroegtijdig ontslag genomen heeft als voorzitter van de Raad van Beheer van het centrum. Dat zou erop kunnen wijzen dat de beheerraad een negatieve balans opmaakt van de werking, waarvoor Desutter zich verantwoordelijk acht.
Deze beheerraad kwam enige tijd geleden in het nieuws doordat de

vertegenwoordigers van de Rederscentrale en de Zeebrugse Visveiling erin hun ontslag gaven. Dat had wellicht te maken met de aanwezigheid van Freddy Pollet die, sinds zijn ontslag als ZV-directeur, door sommige elementen uit de sectortop niet meer als aanvaardbaar aanzien wordt.
Herinneren we er ook aan dat coördinator Dirk Florizoone destijds uit het VVIC ontslag nam omdat samenwerking met de bevoogdende Desutter voor hem niet meer mogelijk was. Ook de opvolger van Florizoone, Miet Verhamme, moest meermaals ervaren dat het werk in het centrum niet vergemakkelijkt werd door een voorzitter die koste wat het kost zijn eigen stempel op de activiteiten wilde blijven zetten.
Naar verluidt overweegt een aantal instanties momenteel bij de overheid een aanvraag in te dienen om een nieuw informatiecentrum op te richten. Dat zou te Oostende gevestigd worden. Een initiatief daarvoor zou uitgaan van het Vissersfonds, maar ook de Provincie West-Vlaanderen zou dergelijk project overwegen.
Wijzen we erop dat ook het ontwerpprotocol van minister van tewerkstelling Landuyt spreekt over de installatie van een informatieloket voor de visserij; ten slotte blijkt er nog een ons onbekend beheerraadslid van het VVIC te zijn die op eigen houtje een project aan de minister wil voorleggen. Het ziet er dan ook naar uit dat de minister de keuze zal hebben tussen verschillende alternatieven.

Vis à Vis wordt Vis & Visie

De nieuwsbrief van het CLO, departement Zeevisserij heeft, kort na de oprichting, al een nieuwe naam gekregen. Een en ander heeft te maken met het feit dat er al een tijdschrift bestaat dat Vis à Vis heet.
In het magazine vinden we wetenchappelijk gefundeerde artikels over selectief vissen in het teken van de kabeljauwcrisis; alles over dioxines en PCB's in visproducten; de mossel als indicator van waterkwaliteit en een interessant stuk over de Vlaamse hangmossel. Wie een proefnummer van het tijdschrift wil, schrijft naar Rudy De Clerck, Ankerstraat 1 te B-8400 Oostende.



Onze reporter te land

Op reis in Noord-Wales

Het is iets dat wel meer mensen aanspreekt: een nieuwe plek ontdekken tijdens de jaarlijkse vakantie. Onze keuze ging dit jaar uit naar het ons onbekende Noord-Wales dat ons vanuit de vakantiebrochures uitnodigend toelachte.

WIE ZEE KIEST is altijd al meteen in vakantie. Aan boord van de 'Norstar' van P&O North Sea Ferries is het niet anders. Van Hull rijden we vervolgens, aandachtig de linkerkant van de weg houdend, naar Noord-Wales. Wie de snelweg verlaat, richting Llangollen, kan er kiezen voor de toeristische route die je onderdompelt in de-tijd-van-toen. Eerst komen we via Chester in het stadje St/Asaph waar we de kleinste kathedraal van Groot-Brittannië bezoeken. In het historische Ruthin zien we 16e en 17e-eeuwse huizen met vakwerkgevels. Via het natuurpark 'Snowdonia' rijden we langs de 'Horseshoepas naar onze eerste slaapplaats.
Llangollen ligt aan de Dee rivier, tussen bergen en valleien. Brochures, reisboeken en vakantieverhalen hadden ons er het 'Snowdonia National Park' aangeraden. Het uitgestrekte park wordt nog vergroot door de wouden van 'Gwydyr en Beddgelert' waar sparren- en lariksbomen het beeld bepalen.

Op zoek naar een streepje zee

Al die bomen doen een mens naar de zee verlangen en we reden langs bergkammen en diepe valleien van het Snowdoniapark om uiteindelijk aan de badplaatsen Barmouth en Aberdyfi uit te komen. We ontdekten er een grillige kuststrook die telkens wat anders te bieden heeft.
In Port Meirion wordt een attractie geboden op Europees formaat: het 'Veritaliaanste dorp' dat architect Agorodd Clough William-Ellis gebouwd heeft tussen 1929 en 1970. In het centrum zijn, op mensenmaat, verschillende historische Europese gebouwen ingeplant, omgeven door een natuurpark. Daarmede wilde de architect bewijzen, dat allerhande stijlen met elkaar gecombineerd kunnen worden, mits de stedenbouwers respect opbrengen voor de bestaande omgeving.
Verder vind je in Blaenau Ffestiniog de blauwe leigroeven. Het oorspronkelijke mijntreintje voert ons in de kille groeven waarin holten zijn gekapt, groot genoeg om torengebouwen op te richten. Het is meteen een kennismaking met leven en werk in zware omstandigheden van de plaatselijke arbeiders. De groef werd opgestart in 1846 en werd voor de productie gesloten in de jaren tachtig.
Tussen berghoge leienafval rijden we richting Betws-Y-Coed, ideaal trefpunt voor daguitstappen. We staan voor de 'Mount Snowdon', met zijn 1.085 m de hoogste berg van Groot-Brittannië. Aan de voet koestert hij het drukke dorpje Llangveris, startplaats voor vele bergwandelaars. Sterke benen maken de tocht naar boven



De vissers van Conwy hadden het vroeger ook niet breed. Op de foto zien we een huisje van 1,3 m. breed en 3 meeter hoog. Daarin zorgden twee kamertjes voor het onderkomen van het hele vissersgezin.

langs duidelijk aangegeven wandelwegen. Onze keuze viel dan weer op de "Snowdon Mountain Railway', een uniek treintje met tandheugel en rondselas, dat in een uur rook- en stoomuitblazend naar boven trekt. Op de top zie je bij helder weer het Eiland Man en de Wicklow bergketen in Ierland.

Butterfly man

Op ongeveer 10 km van Llangollen trekt de gevel van een woning de volle aandacht, want hij toont de voorbijganger een bont palet van vlinders, lieveheersbeestjes en libellen. Van the butterfly man, Eos Griffiths, vernamen we dat hij zijn hobby twintig jaar geleden tot een klein bedrijfje omvormde. Met handwerk maakte hij vlinders die een nauwkeurige afbeelding waren van de natuurlijke exemplaren. Zij zijn kleurvast en weerbestendig. Pootjes en sprieten worden fijn afgewerkt en een muurbevestiging voltooit het geheel. Het huis van de *butterfy man* is zeker de moeite waard, maar dat zijn ook veel andere gebouwen. Alle kastelen en burchten in Wales bezoeken is trouwens een vakantiereis op zichzelf. Uit de top tien kozen we voor 'Caernofon Castle' waar prins Charles van Wales in 1969 gekroond werd. De Unesco bestempelde Conwy met zijn indrukwekkende stadsmuren en kasteel als een geheel van historisch belang. De middeleeuwse stad is dan ook bijzonder sfeervol. Je vindt er o.a. het kleinste en smalste huisje van Engeland (zie foto op voorgaande bladzijde). Het behoorde toe aan een visser, is 1,3 m breed en 3,05 m hoog. De stalen brug die de rivier overspant werd in 1822 getekend door Thomas Telford. Verder bezoeken we er de 'Bodnant tuin' van meer dan honderd jaar oud, een van de mooiste tuinen van Europa.

Wales heeft veel buitenlandse invloeden gekend: Romeinen, Ieren, Angelsaksen, Vikingen en Normandiërs rekenden het land in tijdens hun veroveringstochten. Toch heeft Wales zijn eigen taal en cultuur behouden. Opvallendste kenmerk: de gastvrijheid. Daar moet je maar eens van gaan proeven.

Jules De Vocht

Een bezoek aan Wales kan met openbaar vervoer, auto, fiets of stappend. Nederlandstalige documentatie kan men bekomen via Wales Tourist Board, Brunel House, 2 Fitzalan Road, Cardiff CF 24 Ouy, Groot Brittannië. P&O Leopold II dal 13, 8380 Zeebrugge. Telefoon 050-543430 . De vlinderwerkplaats en winkel: Original Bytterflyman, GlyndyfrdwyVillage, Clwyd, LL21 9Hw, Nort Wales

VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN

60 jaar

cvba HULP IN NOOD

60 jaar

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.



Power to control your service

Power, control en service zijn de drie kernwoorden voor ABB Marine & Turbochargers. Zij geven exact weer wat wij willen leveren voor uw schip: de ultieme krachtbron, verfijnde controle en vergaande service. Samen maken zij ons tot wat we nu zijn. Het adres voor alles wat uw schip nodig heeft, dag in dag uit. Want daar was het toch om te doen, úw dienstverlening aan uw klanten? Daarin ligt de toegevoegde waarde van ABB Marine & Turbochargers. Power to control your service.

ABB Marine & Turbochargers

ABB
ASEA BROWN BOVERI

Nederland: Marten Meesweg 5, 3068 AV Rotterdam. Tel.: +31 10 4078 888. Fax: +31 10 4078 444.
België: Noorderlaan 81, 2030 Antwerpen. Tel.: +32 3544 3233. Fax: +32 3544 3239.

Niet bestelbare exemplaren terugsturen naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Danke postman/-vrouw