

REPORTAGE
het
koningsbezoek
aan de visserij

POLEMIEK
over de
scheefgegroeide
concurrentie-
verhoudingen
in de visserij

INTERVIEW
hvb sprak met
de kleine
van
compernelle

GELD
besommingen
voor het eerst
in euro

**PRIJS-
UITREIKINGEN**
'à volonté'
fotowedstrijd,
zoektocht, mari-
tiem diner,
waakzame
hondenwacht





Vermoedelijk werd deze foto genomen bij het begin van WO II. Het Oostends vissersvaartuig O.81 (?) 'Freddy' heeft het (wellicht onder het oorlogsgeweld) begeven. Lezers die meer over deze foto weten, kunnen contact opnemen met onze redactie die hen daar eeuwig dankbaar voor zal zijn.

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, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, 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

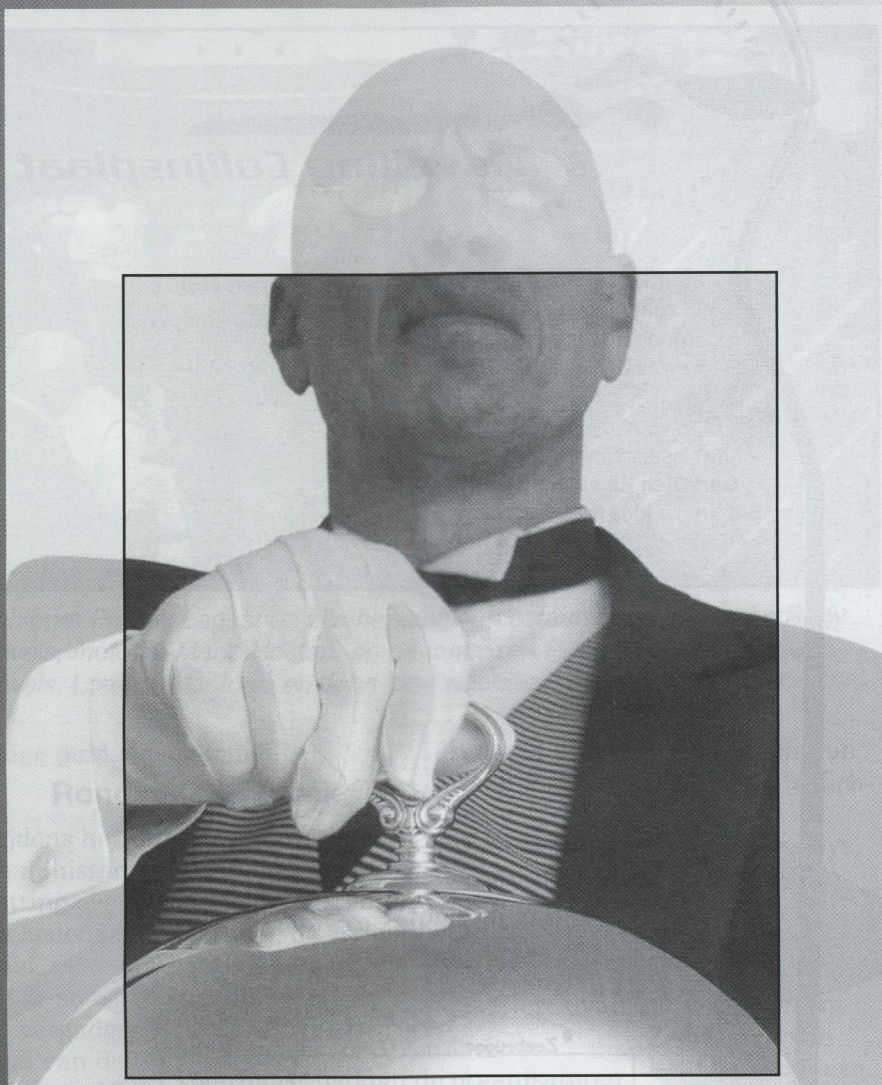
Abonnementen!

* Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- bef (29,75 euro) op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

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

Omslagfoto G. Walters

Hoog bezoek



ZELF BEHOREN WIJ, net zomin als u wellicht, niet tot de selecte kring die door het hof van de handel en wandel van de koning op de hoogte gebracht wordt. Het kwam dan ook tamelijk onverwacht, het bezoek dat het Belgische koningspaar onlangs aan de visserij bracht. Maar we waren er uiteindelijk wel bij toen Albert II en Paola voet op Zeebrugse bodem zetten. Een prachtige fotoreportage is ervan het gevolg.

Daarenboven had dit bezoek enkele verrassende kantjes die het waard zijn opgemerkt te worden. Zo hadden de initiatiefnemers er blijkbaar voor gezorgd dat het geen onderonsje werd van de sectortop met de vorsten. Evenmin werd geopteerd voor een goed-imagoshow waarbij een select clubje visserijkampioenen het hoge woord zou voeren. Neen, ook bemanningsleden konden uitgebreid hun zegje doen en daarenboven mochten enkele Oostendse kustvissers het in Zeebrugge ook al komen uitleggen. Ongewoon, ja zelfs verfrissend was dat, deze *stammenoverschrijdende* aanpak.

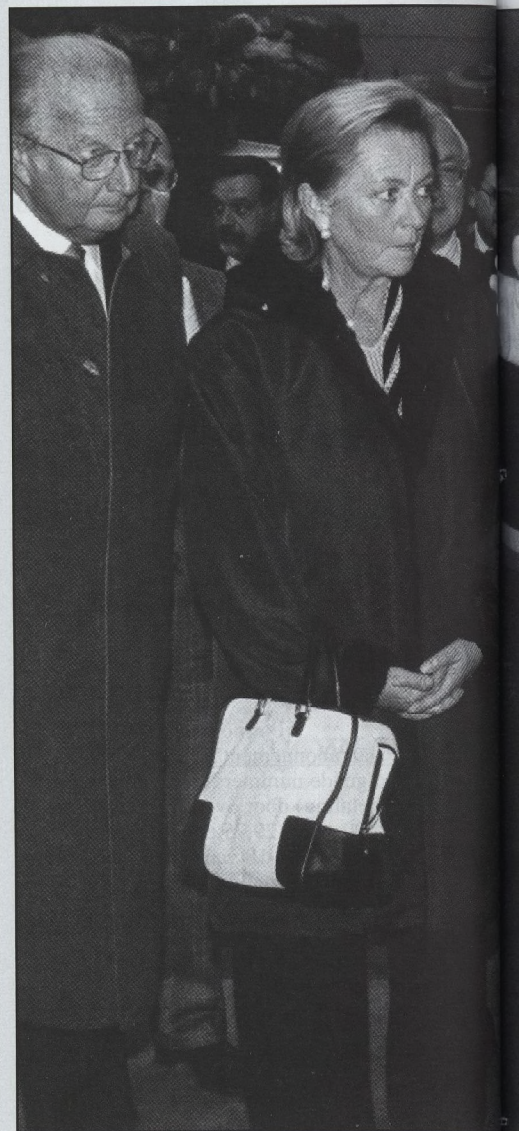
Daarenboven konden we vernemen dat het vorstenpaar zich o.a. via artikels uit HVB voorbereid had op het bezoek. Ja, lezers, enige tijd geleden vonden sommigen het nog nodig te beweren dat dit blad in hogere (en volgens hen wellicht ook betere) regionen nauwelijks gelezen wordt. En kijk, vandaag weten we dat de invloed van ditzelfde blad zich verder uitstrekt dan ooit: tot in de salons van koninklijke paleizen. Niet slecht is dat voor een tijdschrift waarvan ex-visserijminister Gabriëls beweerde dat de inhoud ervan niet getuigt van veel 'fijngevoeligheid' en 'menselijke diplomatie'.

Om het kort te houden: we hebben weeral een reden bij om in onze boosheid te volharden. Dat die reden uit koninklijke hoek komt, waar we hem nooit ofte nimmer uit verwacht hadden, kan voor ons de pret niet drukken. Dat althans is de mening van...

de man op de kaai

Koningspaar

KONING ALBERT II en koningin Paola maakten op donderdag 18 oktober kennis met de visserij. Ze deden dat te Zeebrugge. Er stond een korte werkvergadering op het programma, een rondgang in het nieuwe complex van de Vlaamse Visserij Coöperatie en een bezoek aan boord van de nieuwe Z.18 Soetkin. Het koningspaar verliet een paar uur later Zeebrugge na een korte stop in het nieuwe Seamen Centre.

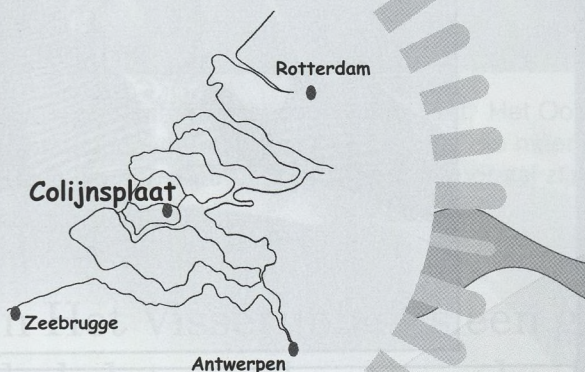


Diensthooft Rudy Declerck van het Departement uitleg over vistechnieken en aquacultuur.

Visveiling Colijnsplaat

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

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



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



BBL E-BANKING
KLIK U VRIJ

paar leert visserij kennen

DE KONING EN de koningin gingen in op een uitnodiging van Vlaams minister voor Landbouw en Visserij Vera Dua en Agalev-senator Michiel Maertens. Het koninklijk bezoek was in alle stilte voorbereid. Pas een paar dagen vooraf verscheen de aankondiging in een paar kranten.

Het weer was buiig en op de kaaien was er nauwelijks publiek aanwezig. Alleen enkele royalisten die alle koninklijke bezoeken op de voet volgen hadden de weg naar de vissershaven gevonden. Voor de rest waren de veiligheidsdiensten in de meerderheid. Enkel aan het Zeemanshuis nabij het Zeebrugse marktplein was er



Schipper Freddy Lagast en zijn bemanning bestaande uit stuurman Rudy Savels, motorist Mario Hosten, en de matrozen Roger Compennolle, Jan Savels, Lorenzo Vantorre en John Law wachten op het hoog bezoek.



nt voor Zeevisserij verstrekt deskunadige

enige publieke opkomst.

Rondetafelgesprek

Tijdens het rondetafelgesprek gaf de minister een beknopte uiteenzetting over de problematiek van de hedendaagse visserij, de veiligheid, de nieuwe ontwikkelingen en de subsidiemogelijkheden. In de vergaderzaal van de Vlaamse Visserij Coöperatie, met panoramisch zicht op de vissershaven, werd o.m. het woord gevoerd door reder Schiltz die inging op de ons bekende problemen van de sector als bemanningstekort, brandstofprijzen en quota. Daarnaast hadden de organisatoren blijkbaar ruim baan gegeven aan sprekers uit de vissersgemeenschap die gewoonlijk niet in de media-aandacht komen. Zo mochten redersdochter Annemie Casier (van de Z.296 Mooie Meid, met Oostende als thuishaven) en de kustvissersvrouw Liliane Barbaix-Spegelaere (O.82 Nautilus) eveneens hun zeg doen. Ook kustvisser Manfred Van Elslande (O.700 BI-TI-SI), de vrouwelijke lichtmatroos Carine Ulin (O.369 Attila) en lichtmatroos Bart Gee-

‘Daarnaast hadden de organisatoren blijkbaar ruim baan gegeven aan sprekers uit de vissersgemeenschap die gewoonlijk niet in de media-aandacht komen.’

raert (Z.510 Dennis) konden hun rol in het visserijgebeuren toelichten.

Vervolgens gidste Willy Versluys, voorzitter van de VVC, het koninklijk gezelschap rond in de werkplaatsen en de opslagruimte. Daar zorgde diensthoofd ir. Rudy De Clerck van het Departement

Zeevisserij van het CLO voor een toelichting bij de ‘restockingprojecten’ met tong en tarbot.

Daarna volgde een bezoek aan de

Z.18 Soetkin van Willy Versluys en Jan Couwyzer. De Z.18 Soetkin is een van de nieuwste grote boomkorvaartuigen van onze zeevisserijvloot. Door een vroeger reeds geplande reis naar Madagascar was de Zeebrugse mede-eigenaar echter niet aanwezig. De hoge gasten begroetten de bemanningsleden en hun partners, bezochten de accommodatie en lieten zich deskundig voorlichten door schipper Freddy Lagast over het instrumentarium op de brug. Het koninklijk bezoek werd afgerond met een oponthoud in het nieuwe Zeemanshuis aan de Ploegstraat (Marktplein) waar de vorst en de vorstin het gulden boek signeerden. (gw)



De deelnemers aan het rondetafelgesprek met de koning en de koningin: Annemie Casier, Bart Schiltz, Carine Ulin, Bart Geeraert (die het woord voert), Liliane Spegelaere, Manfred Van Elslande, aan de rechterkant van de tafel. Links kabinetchef van de koning J. van Ypersele, burgemeester Moenaert, minister Vere Dua, koning Albert, koningin Paola, gouverneur Paul Breyne, grootmaarschalk van het hof, Jan F. Willems. Helemaal achteraan herkennen we senator Michiel Maertens.

WIE WIL ER NIET ALTIJD VERBONDEN ZIJN MET DE THUISHAVEN ?
OF DRINGT EEN NOODSITUATIE ZICH OP WAAR BIJSTAND GEWENST IS ?

BEL DAN MET IRIDIUM

IRIDIUM SATELLIETCOMMUNICATIE

Waar ook ter wereld, U bent altijd verbonden met de thuishaven.
Bellen voor de prijs van **0,48 US \$ per minuut***
E-mail berichten versturen en ontvangen
Draagbare satelliettelefoon, met wereldwijde dekking,
uiterst betrouwbaar en gemakkelijk te bedienen.

* Speciale voorwaarden geldig tot 31 december 2001 voor
alle communicaties van een Iridium naar een Iridium toestel.

VOOR INFO

European Datacomm n.v. Heidestraat 257 B-2070 Zwijndrecht
Tel +32 (0)3 210 15 35 Fax +32 (0)3 210 15 25 info@edchq.com
Scheepswerf IdP - IdP Shipyard Vismijnlaan 5 B-8400 Oostende
Tel +32 (0)59 32 18 64 Fax +32 (0)59 32 08 13



EUROPEAN DATACOMM®

We **cover** your world

Bezoek ons op www.europeandatacomm.com
www.idp-shipyard.be

Wat de kustvissers de koning vertelden

Lilian Spegelaere, echtgenote van schipper Rudy Barbaix en nog steeds actief in de Vlaamse Vissersbond: 'We beseffen ook wel dat de koning onze problemen niet zal oplossen, maar het was voor ons toch wel prettig dat ook wij hier uitgenodigd werden om ons ding te zeggen. Ook wij hebben immers kinde-



Liliane Spegelaere: 'ook de kinderen van kustvissers willen een toekomst in de visserij.'

ren die in de sector actief willen blijven. Zelf heb ik een zoon die vaart, een dochter die een viswinkel heeft en een andere dochter die een opleiding voor visverwerker volgt. Het voortbestaan van de kustvisserij is voor mijn gezin dus geen luxe, maar een noodzaak. Belangrijk in dat koningsbezoek was dat wij nog eens hebben kunnen benadrukken dat de kustvissers wel degelijk een aparte categorie vormen, alhoewel we niet als dusdanig officieel erkend zijn. Maar het illustere gezelschap zal nu toch weten dat er ook nog vissers zijn die normaal slechts 12 uur op zee blijven en daar dus dagelijks met levendverse waar uit terugkeren. Het is ook een ambachtelijke visserij die de natuur respecteert, want bij zwaar weer kunnen onze kleine scheepjes niet eens uitvaren. In de praktijk komt het erop neer dat we maar 200 dagen per jaar vissen. Op die manier krijgt het visbestand in de

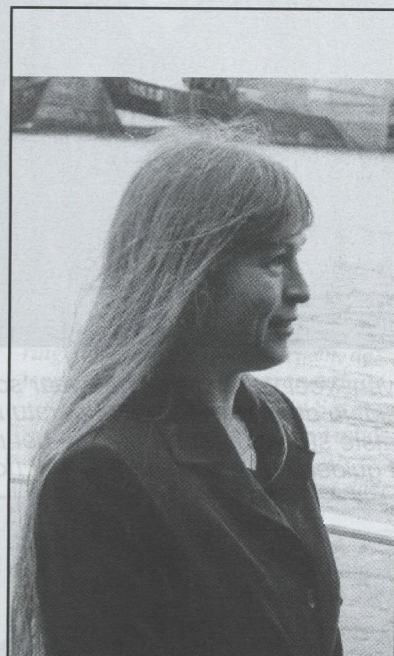
kustwateren op een natuurlijke manier de kans om zich te herstellen... ware het niet dat die kustwateren ook nog eens leeggestroopt worden door al te grote vaartuigen die niets met de kustvisserij te maken hebben.' Schipper Manfred Van Elslande: 'Hoelang klagen wij die wantoestanden nu al niet aan? Ik heb het voorbeeld van mijn schip gegeven. De 0.700 Bi-Si-Ti is nog geen zeventien meter lang en heeft een motor van 240 PK. Ik ben vooral een garnalvisser en vis ook, zij het in mindere mate, op tong en op kabeljauw. Het doet gewoon pijn als je daar die grote eurokotters op de kust alles ziet weghalen. We hebben dan ook van de gelegenheid gebruik gemaakt om de minister te vragen een middel te zoeken om deze grote vaartuigen uit de kustzone weg te houden. Zelf vind ik dat de kust inderdaad uitgeroepen moet worden tot een mariene



Schipper Manfred Van Elslande: 'Kustvissers zijn voorstander van een natuurreservaat voor de kust.'

zone waar alleen onder welbepaalde voorwaarden nog gevestigd mag worden. Ik behoor niet tot de schreeuwers die daartegen zijn, integendeel. Het moet mogelijk zijn de kustvissers in zo'n zone te integreren, maar dan uiteraard alleen maar kustvissers die effectief dagelijks hun waar aanlanden, en niet de eurokotters die

zogenaamd 300 pk-sterke motoren hebben, maar in werkelijkheid een vermogen van 600 pk ontwikkelen, waarmee ze de kust vele dagen na elkaar vakkundig opkuisen. Er hoeft geen tegenstelling te zijn tussen de milieu-eisen en de visserij. Er zijn genoeg voorbeelden bekend van vissers die in natuurzones actief zijn en daarin zelfs een belangrijke rol spelen. Zijn wijzelf niet de mariene gebieden onregelmatigheden vast te stellen? In die zin kunnen we de milieuhouders worden, zoals de boeren dat in sommige streken ook zijn voor wat het land betreft. Carine Ulin: 'Daarnaast zijn er door ons ook nog enkele andere problemen aangekaart. De zandwinning, de geplande windmolenparken. Maar we hebben ook een positieve boodschap overgebracht. Zelf heb ik het over onze warrelnetvisser gehad... Het moeten niet altijd de grote boomkorvaartuigen zijn die in de belangstelling staan hé.' (ev)



Lichtmatroos Carine Ulin: 'Visserij met staande netten zorgt ervoor dat er geen ongewenste bijvangsten zijn. Het is een ecologische manier van vissen.'



Foto boven: Minister Vera Dua, burgemeester Moenaert en gouverneur Breyne verwelkomen het koningspaar terwijl senator Michiel Maertens toekijkt. (foto gw). Foto rechts: minister van landbouw Vera Dua krijgt een regenvast aangemeten om de regen te trotseren.



Boven: Veel volk op de brug waar schipper Freddy Lagast heet vorstenpaar inleidt in de elektronische apparatuur van een vissersvaartuig. Onder: Laatste stop in Zeebrugge was het nieuwe zeemanstehuis, waar de vorsten het gulden boek gingen tekenen. (foto 's gw)



Koning Boudewijn 17 jaar geleden op bezoek in Nieuwpoort

Het vorige koninklijk bezoek aan de visserijsector dateert van 14 juni 1984. Koning Boudewijn kwam toen, in gezelschap van staatssecretaris voor Landbouw Paul De Keersmaker en provinciegouverneur Olivier Vannestenaar Nieuwpoort. In de vismijn begroette de vorst de families van de slachtoffers van de gezonken O.202 Pelagus en de Z.424 Zeepaard.



BRIEVEN

Brieven voor deze rubriek worden gericht aan Het Visserijblad, H. Baelskaai 12 te 8400 Oostende.

Faxen kan ook: 059 / 32 55 59. Publicatie houdt niet in dat de redactie het met de inhoud eens is. Verder behoudt de redactie zich het recht voor brieven in te korten en te redigeren. Brieven die naamloos opgestuurd worden belanden onverbiddeijk in de prullenmand.

Een praktijkvoorbeeld

Jullie blad staat open voor de meningen van de vissers. Ik zou daarvan gebruik willen maken om een aantal zaken aan te klagen die echt niet meer door de beugel kunnen. Het systeem van vangstbeperkingen waar we nu mee geconfronteerd worden raakt echt kant noch wal. Enkele voorbeelden uit de praktijk maken dit duidelijk.

Uit Den Helder zijn we vertrokken voor een tiendaagse reis in de Noordzee. Na enig zoeken vinden we een strookje waar we een tiental manden mooie schol kunnen vangen. Aangezien er op dat ogenblik een windkracht 8 staat, moeten we wel ter plekke blijven. Alleen de schipper zag er niet erg gelukkig uit, want die scholvangsten waren er eigenlijk al teveel aan. Maar goed, we kunnen er ook niet weg. We blijven er twee etmalen vissen en geraken daarvoor boven onze toegestane dagplafonds. Intussen verbetert het weer en we gaan elders op zoek naar tong. Dat lukt ons ook: we halen een zeventig kilo tong boven, maar helaas blijkt ook daar schol te zitten. Aangezien de schipper niet weer eens een fikse boete wil oplopen, krijgen we het bevel om de schol weer

overboord te gooien. Op dat ogenblik waren we nog maar zes dagen op zee en we werden al verplicht ons werk weer overboord te gooien. Dat slaat toch nergens op?! Mocht die vis leven, dan zou ik daar nog begrip voor hebben, maar dat is natuurlijk niet het geval. Die vis is morsdood.

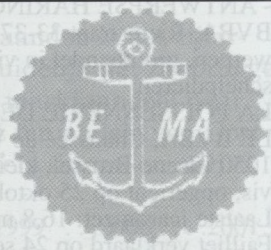
We hadden daar een goeie visvangst, maar we zijn er toch weggevaaren, want er zat teveel schol! Kun je je dat voorstellen? Daarna hebben we een drietal dagen nauwelijks iets gevangen. En prettig dat dat is! Denkt men nu echt dat wij de zee opgaan voor ons plezier?

Hoe moeten we dat duidelijk maken aan de mensen die dergelijke wetten maken? Een oplossing zou erin kunnen bestaan dat we ook bij hen elke maand een fors bedrag van hun inkomen aftrekken. Wellicht zouden ze dan rap ander werk gaan zoeken... en dat is ook hetgene de vissers doen. Vandaar natuurlijk dat er bemanningsprobleem ontstaat. Ik begrijp wel dat het maatregelen zijn die de overbevissing moeten tegengaan. In theorie zal het ook wel kloppen, maar in de praktijk is er niets van aan. Mochten dergelijke stomme maatregelen ongedaan gemaakt kunnen worden, dan zou de visserij ook weer aantrekkelijk worden voor jonge mensen en zou het bemanningsprobleem een stap dichterbij de oplossing komen te staan.

S. Huys, O.231

Weekblad
TIJDINGEN
Oostendenaar
vraag ernaar
bij uw dagbladhandelaar

BEMA
doet het!

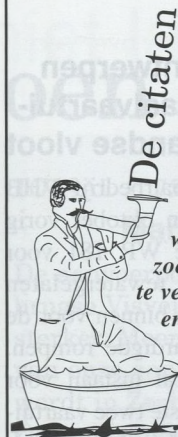


Alle industriële en scheepsherstellingen-
mechaniek en plaatwerk.

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.

tel./fax: 059 / 33 22 15.

GSM JOHAN (0477) 31 54 15 - GSM LUDO (0477) 33 54 35.



'Ik zou de globalisering eerder omschrijven als zijnde de vrijheid voor mijn firma te investeren waar we willen, voor de tijdsduur die wij willen, te produceren wat we willen, grondstoffen te zoeken en onze producten te verkopen waar we willen en dit alles zo min mogelijk gehinderd door de rechten van de arbeiders en de sociale regelgeving.'

Percy Barnevik,
firma Beldeberg, European Round
Table of Industrialists.

'Ik heb overal gezocht om erachter te komen wie de macht had om de wereld te veranderen, tot de dag dat ik in de gaten kreeg dat ik dat misschien zelf wel was.'

Frédéric Beighbeder.

'Willy Versluys (...) maakte intens Mei '68 mee.'

Uit de levensschets die het tijdschrift 'Roepsteen' over reder Versluys publiceerde, n.a.v. de overhandiging van 'De Zilveren Tent'.

'Om de globalisering te laten werken, moet Amerika er niet voor terugschrikken op te treden als de almachtige supermacht die het is. De geheime hand van de markt kan nooit werken zonder een geheime vuist. McDonald's kan niet bloeien zonder McDonnell-Douglas, de ontwerper van de F-15. De geheime vuist die de wereld veilig maakt voor de technologie van Silicon Valley heet het Amerikaans leger, de luchtmacht, de zeemacht en het Marinierscorps.'

Thomas Friedman
in de New York Times.

'Kies gevoelige terreinen, verspreid valse informatie, doe alsof ze bewegen is, fabriceer simplistische verklaringen en verleid de bangeriken, de tegenstanders van elke verandering.'

Frans publicist Guy Sorman
in Trends.

'In Nederland gaan dingen fout door slordigheid, in België door een samenzwering.'

Hans Crombag,
in De Financieel-Economische Tijd

'Dat de kottersector zelf bij het Ministerie van LNV heeft aangeklopt voor een saneringsregeling spreekt boekdelen. Op de kade worden 20 tot 25 kotters genoemd die vrijwillig op de nominatie staan.'

(Visserijnieuws, 3 augustus)

SCHEEPSWERVEN

VHB Marine Antwerpen bouwt vier garnaalvaartuigen voor Nederlandse vloot

Het Antwerpse shiprepairbedrijf VHB Marine BVBA, waar in oktober vorig jaar het casco voor de WR 181 voor Luyt uit Den Oever tewatergelaten werd, heeft bouworders binnen voor de bouw van vier gelijkaardigde rompen. Machinefabriek Luyt zal instaan voor de afwerking van de eerste twee vaartuigen. De kiel voor de WR 12 is reeds gelegd. Het casco moet tegen het einde

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



Secretaris



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE

Jules Pourquaetstraat 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

van het jaar klaar zijn. Daarna volgt de bouw van een tweede vaartuig met thuishaven Wieringen.

De nieuwe casco's zijn identiek aan dat van de WR 181: 23,50 meter lang, 5,80 meter breed en een holte van 2,30 meter.

Scheepswerf Metz in Urk: drie orders voor IJsland

De scheepswerf Metz in Urk kreeg een bouworder voor de constructie van drie garnaalvaartuigen van 21,15 meter. Opdrachtgever is Jahzeel Trading (Jan Zeeman) uit Urk die werkt voor een IJslandse-Nigeriaanse joint-venture. De vaartuigen zijn bestemd voor de visserij op grote garnalen voor de kust van Reykjavik.

VISVERWERKING

Gravis koopt Beek Vis

Het visbedrijf Gravis uit Spakenburg heeft de failliete visrokerij Beek Fish uit Urk overgenomen. Beek Fish werd amper anderhalf jaar geleden opgericht. De moderne visrokerij vroeg vorige maand het faillissement aan nadat een alliantie met een Schotse partner niet doorging.

Gravis, een filiaal van het concern Kennemervis (voorheen Kennemerland), kan met de overname zijn beperkte productiecapaciteit uitbreiden. Gravis is bekend als haringhandel maar doet ook in diepvries en verse vis en biedt onderdak aan de grootste Nederlandse visrokerij. Bij Gravis werken een negentigtal mensen.

Faillissementen

- STORES & FOOD COMPANY NV, Heiststraat 67, 8380 Zeebrugge, groothandel in vis, schaal- en schelpdieren, opgericht op 7 februari 1996. Failliet verklaard op dagvaardiging op 3 oktober 2001

- ANTWERPSE HARINGHANDEL BVBA, Riemstraat 33-37, 2000 Antwerpen, groothandel in vis, schaal- en schelpdieren. LA POISSONNERIE DE LA BASCULE BVBA, Chaussée de Waterloo 665, 1050 Elsene-Brussel, kleinhandel in vis, opgericht op 25 oktober 1994. Laatste jaarmzet: 16,8 miljoen frank. Failliet verklaard op 24 september 2001.

Wedstrijd voor het beste gastronomische bierrecept van Bredene

Het gemeentebestuur van Bredene organiseert in samenwerking met de Na-

tionale Gastronomische Bierorde van België een wedstrijd voor het beste gastronomische bierrecept van Bredene. Zelf zou het gemeentebestuur het appreciëren mocht dat bierrecept ook een visrecept zijn.

De winnaar ontvangt een wisselbeker en een diploma en mag in 2002 de titel van 'beste gastronomische bierrecept van Bredene' voeren. Hij/zij ontvangt eveneens een naturaprijzenpakket. De overige finalisten ontvangen een getuigschrift 'finalist van de wedstrijd voor het beste gastronomische bierrecept van Bredene 2002'

Het winnende menu wordt achteraf in een zo ruim mogelijk aantal Bredense inrichtingen aangeboden tijdens o.a. de vismaand april 2002 en de 1ste week van oktober 2002 en zal worden opgenomen in de Bredense restaurantgids waarvan de publicatie gepland is in de lente van 2002.

De bekendmaking van de laureaat zal gebeuren tegen uiterlijk maandag 24 december 2001 na een voorafgaande leesproef om 6 finalisten aan te duiden en een degustatie ter plaatse.

De dienst toerisme heeft alle Bredense restaurants, hotels, bistro's en traiteurszaken een uitnodiging voor deelname aan de wedstrijd gestuurd. Wie geen uitnodiging mocht ontvangen hebben, kan alsnog het volledige wedstrijdreglement opvragen en zich inschrijven bij de dienst toerisme, Kapelstraat 70 te 8450 Bredene (tel. 059/32 09 98. Fax 059/33 19 80, e-mail : toerisme@bredene.be tegen uiterlijk vrijdag 30 november 2001.

SOCIAAL

Zeebrugse vissorteerders leggen het werk neer

Op 5 oktober is het conflict tussen de Zeebrugse vissorteerders en de directie van de visveiling uitgedmond in een staking. De sorteerders hadden het werk neergelegd tot zondagavond uit protest tegen de werkregeling. Een en ander zou het gevolg zijn van eenzijdige beslissingen van de ZV, zonder daarin de vakbonden te kennen, aldus Renaud Vermote van het ABVV. Een verzoeningsvergadering, op initiatief van de Rederscentrale bracht evenmin soelaas. Kwaad bloed zette vervolgens het initiatief van de directie om de stakers via de rechtbank een dwangsom op te leggen. De gemoederen werden pas gesust toen de ZV afzag om deze dwangmaatregel ook effectief uit te voeren. In de loop van de daaropvolgende week werd een regeling uitgewerkt om de communicatie tussen de de bedrijfsleiding en de arbeiders, via de werknemersorganisaties, te verbeteren. Er werd ook onderhandeld over een voorstel om de procentuele betaling van de sorteerders te vervangen door een uurloon.

Besomming: 50 miljoen euro

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten

Antwerp Propeller Service



Antwerp Propeller Service
Kruibeeksesteenweg 162
2070 Burcht / Zwijndrecht

Tel.: + 32 (0) 3 252 73 42
Fax: + 32 (0) 3 252 92 12
GSM + 32 (0) 475 67 54 56

WE MOETEN ER ons bij neerleggen: de euro staat voor de deur. Maar rekenen in euro en denken in de nieuwe Europese munteenheid is een stap die de meesten onder ons nog niet gezet hebben. De Dienst voor de Zeevisserij heeft dat dan alweer wel gedaan. Alle aanvoer- en besommingscijfers worden voortaan in euro aan de computer toevertrouwd.

Het maandelijks overzicht leert dat de totale besomming van de eigen aanvoer in onze vismijnen opgelopen is tot 49.527.904,49 euro. Dat bedrag staat op twee miljoen frank na gelijk met twee miljard frank. De omzet ligt 12 procent hoger dan de besomming vorig jaar (+ 218 miljoen frank).

De aanvoer januari-september bedraagt 12.445 ton, nauwelijks meer dan de 12.406 ton voor dezelfde periode vorig jaar. Meteen is duidelijk dat het bij gelijke aanvoer en een hogere opbrengst om duurdere vis gaat. Dat wil dan weer niet zeggen dat alle soorten duurder werden zoals het rijtje gemiddelde prijzen laat zien:

Gemiddelde prijs januari-september

	2000	2001	in euro
Kabeljauw	.107	.106	...2,62
Schol	.66	.70	...1,74
Tong	.336	.401	...9,95
Tarbot	.415	.411	...10,18
Griet	.298	.284	...7,05
Garnaal	.174	.183	...4,54
Lagoestines	.230	.240	...5,96
St.-Jakobs	.105	.138	...3,41

Per haven

Na negen maanden is het cijfermatig overduidelijk dat Zeebrugge steeds meer marktaandeel naar zich toetrekt ten nadele van Oostende. De cijfers (in ton en milj. frank):

	1999	2000	2001
AANVOER			
Oostende	.616	.3.474	.2.603
Zeebrugge	.541	.8.576	.9.501
Nieuwpoort	.10	.356	.341
TOTAAL	.2.661	.12.406	.12.445
BESOMMING '99			
Oostende	.481	.490	.398
Zeebrugge	.1.199	.1.238	.1.546
Nieuwpoort	.72	.52	.54

TOTAAL .1.752 . . .1.780 . . .1.998

Marktaandeel

De aanvoerpositie van de Zeebrugse Visveiling wordt steeds sterker. Meer dan drievierden van onze aanvoer en besomming wordt in Zeebrugge gemaakt. De Oostendse vismarkt gaat er verder op achteruit en ook Nieuwpoort heeft moeite om een bescheiden marktaandeel te behouden.

Marktaandeel per haven januari-september 2001

	Aanvoer	Besomming
Oostende	.20,9 %	.19,9 %
Zeebrugge	.76,4 %	.77,4 %
Nieuwpoort	.2,7 %	.2,7 %

Ter vergelijking hierbij de cijfers januari-september van vier jaar geleden (1997):

	Aanvoer	Besomming
Oostende	4.373 ton	.617 mlj.
Zeebrugge	8.521 ton	.1.346 mlj.
Nieuwpoort	547 ton	.89 mlj.
TOTAAL	13.441 ton	.2.052 mlj.

	Marktaand.	Aanv.	Besom.
Oostende	.32,5 %	.30,1 %	
Zeebrugge	.63,4 %	.65,6 %	
Nieuwpoort	.4,1 %	.4,3 %	

ZV-directeur Van de Steene in beroep tegen veroordeling

Directeur van de Zeebrugse Visveiling Johan Van de Steene tekent beroep aan tegen zijn veroordeling door de correctionele rechtbank in Brugge voor onjuiste vangstopgave en het niet correct invullen van de veiligheidsdocumenten in mei 1996.

De rechtbank legde hen een boete van 200.000 frank op, waarvan de helft met uitstel.

Belgische langoestines te duur voor Nederland

Er worden steeds meer Noorse kreeftjes of langoestines aangevoerd door de Nederlandse vloot. Vooral in Urk is het belang ervan fel toegenomen. Nederland

beschikte begin dit jaar over een quotum van 400 ton dat onder-tussen reeds uitgeput is. Door ruilakkoorden hebben ze hun vangstrechten kunnen optrekken tot 765 ton. Onderhandelingen met de Belgische overheid zijn afgesprongen. De ruilvoet van 1 kgr

tong voor 1 kgr kreeftjes was voor de Nederlandse onderhandelaars onaanvaardbaar. Bij de Britten hebben ze wel 150 ton kreeftjes kunnen binnenhalen door 300 ton kabeljauw af te staan.

Het Belgisch langoestine-quotum van 545 ton was eind juli nog maar voor 34 procent benut.

Goedkeuring raad van bestuur AG Vismijn Oostende uitgesteld

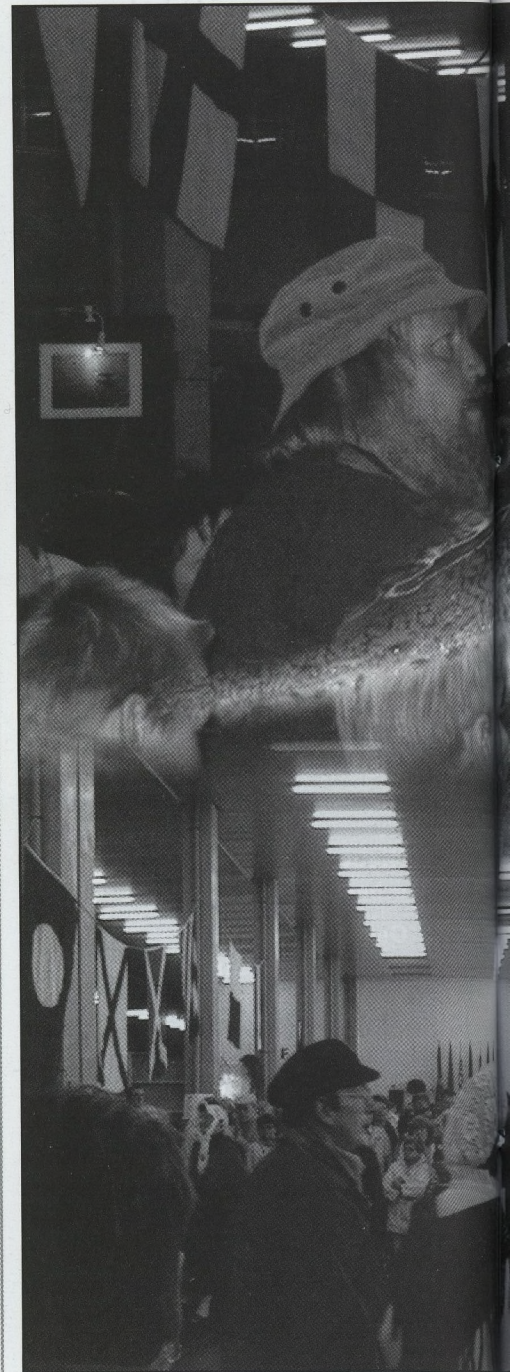
Het agendapunt over de goedkeuring van de raad van bestuur voor het Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende door de gemeenteraad werd afgevoerd en verschoven naar de raadszitting in december. Het dossier vertoont nog enkele hiaten waarmee de voogdij-overheid problemen heeft. De oprichting van het vismijnbedrijf neemt uiteindelijk heel wat meer tijd in beslag genomen dan twee jaren geleden gepland.

De Oostends gemeenteraad van vrijdag 26 oktober heeft zich uiteindelijk niet kunnen uitspreken over de samenstelling van de raad van bestuur van het Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende. De raad moet 18 leden tellen, waaronder 11 gemeenteraadsleden en 7 (onafhankelijke) deskundigen. De externe deskundigen die voorgedragen werden zijn: Freddy Pollet, Paul Gerard (afgevaardigde bestuurder van AG Haven Oostende), Jan Dewitte (zaakvoerder importbedrijf NV Imrad), Mathieu De Vestele (vertegenwoordiger van de constructiebedrijven), Joël Vandembroucke (voorzitter van de vereniging van Zeevis-

groothandelaars), schipper Philip Godfroid en Noël Keersebilck (directeur van de Roeselaarse Groentenveiling).

Pas na goedkeuring van de raad van bestuur krijgt het gemeentebedrijf rechtspersoonlijkheid. Pas dan kan de raad overgaan tot het aanstellen van een vijfkoppig directiecomité dat op zijn beurt de afgevaardigde bestuurder moet aanstellen en de te benoemen commissarissen. De namen van de gemeenteraadsleden die in de raad van bestuur zullen zetelen zijn nog niet bekendgemaakt. De wet schrijft voor dat alle fracties moeten vertegenwoordigd zijn in dezelfde verhouding als de samenstelling van de gemeenteraad. Ondertussen weten we dat er ook een managementcomité wordt opgericht dat echter geen beslissingsbevoegdheid zal hebben. Het zal samengesteld zijn uit Marc Bruyer (directeur OVA), Willy Van Waes (concessionaris voor het vislossen en de bennenverhuur), havenkapitein Patrick Vermandel en Freddy Pollet. (gw)

In Oostende



HVB-fotowedstrijd Oostendse Visserijfeesten

De laureaten van de HVB-fotowedstrijd ter gelegenheid van de "Oostendse Visserijfeesten" zijn bekend gemaakt. De eerste prijs werd toegekend aan gewezen Oostendenaar Arthur Degruyter, docent informatica, uit Ingelmunster, voor een montage van elektronisch opgenomen foto's (zie hierboven). Ambtenaar Marc Rubben (Oostende, foto onderaan volgende bladzijde), verpleegster Patricia Senaede (Oostende) en brandweerman Bernard Menu (Oostende) vielen eveneens in de prijzen. Tijdens een ontvangst in het Bestuursgebouw mochten de gelukkige amateurfotografen hun prijs in ont-

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

e kunnen ze (desondanks) het feesten niet laten



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, Costende - Bruggelaan 12, Bredene

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

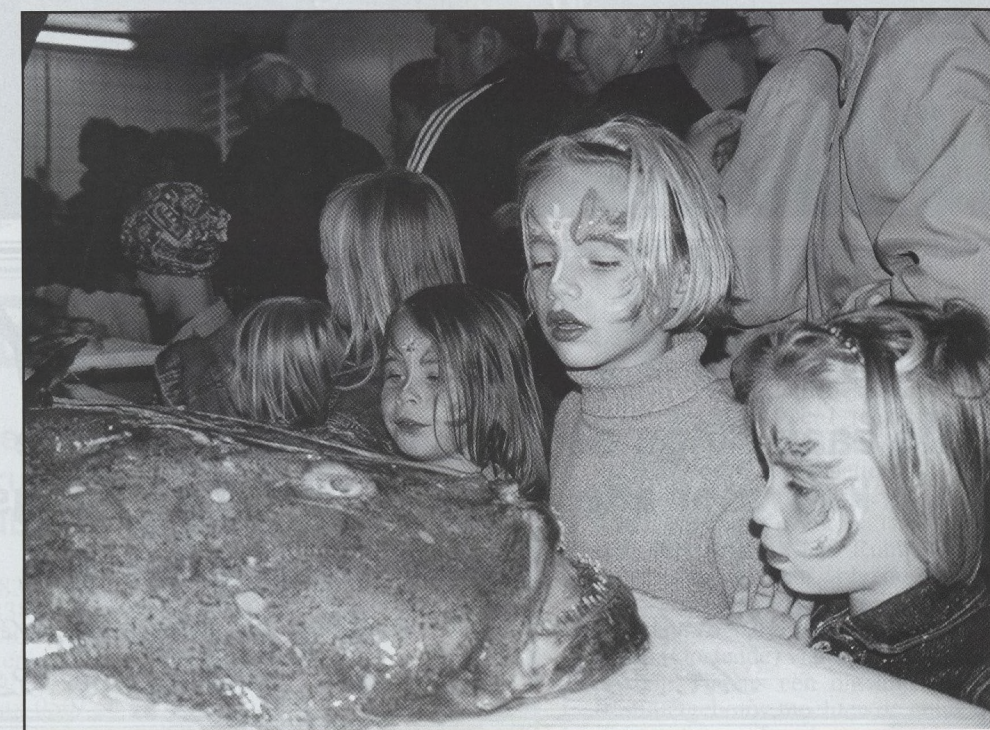
vangst nemen (zie foto bovenaan deze bladzijde).

De uitslag van de zoekwedstrijd die georganiseerd werd tijdens de Oostendse visserijfeesten werd inmiddels ook bekend gemaakt.

1. Van Kriekingen Greet; 2. Lestabel Ingrid; 3. Deschacht Mirianne; 4. Vanhanenbeek Armand; 5. Winnepenninckx Maria; 6. Van Elverdinghe Monique; 7. Lestabel Daniel; 8. Van Woensel Kristel; 9. De Pauw M.-J.; 10. De Winter Ludo; 11. Meirhaeghe Kurt; 12. Schram Albert; 13. Puystiens Raïsa; 14. Tommelein Eline; 15. Van Der Auwermeulen Daniël; 16. Gilliaert Sven, 17. Gilliaert Hugo.

Ook werd inmiddels de opbrengst van het maritiem diner Visserijfeesten uitgedeeld. De Rotary Club Oostende organiseerde in het kader van de feesten immers een maritiem etentje in de vismijn. De opbrengst van het visrestaurant was bestemd voor de Oostende maritieme sociale werken. Tijdens een bijeenkomst van de Rotary Club in het Koninginnehof mochten afgevaardigden van drie instellingen elk een cheque van 50.000 frank in ontvangst nemen. Voorzitter Patrick Vermandel overhandigde het bankdocument aan Jan Claeys van "De Bolle", aan Eddy Decloedt en David Hennaert van "Godtschalck" en aan Philippe Declerck van het K.W. Ibis (2de foto op deze bladzijde).

De derde foto op deze bladzijde toont ons de laureaten van de Waakzame Hondenwachtprijs, samen met Lucy Loes en de initiatiefnemers van het gezellig samenzijn. In aanwezigheid van 130 vissers, gewezen vissers, familieleden en sympathisanten van de visserij werd in de zaal Walrave in Raversijde de 5de Waakzame Hondenwachtprijs uitgereikt aan de bemanning van de Z.16 Kon Tiki. De prijs belooft de 'zeedierenjager' die het duurste zeedier weet te strikken. Schipper Jeffrey Demeester en zijn bemanning, op het avondfeest vertegenwoordigd door reder Jackie Gevaert, brachten een tarbot van 15 kilogram mee die op de veiling 16.245 frank (402,70 euro) opbracht. De Waakzame Hondenwachtprijs van Verdienste werd toegekend aan reder Willy Versluys voor het uitdragen van de visserij naar het brede publiek. De Waakzame Hondenwachtprijs is een initiatief van gewezen visser Eddy Serie, Lucien Desomer en Ivan Fonteyne en staat onder het peter- en meterschap van schipper René Vandecasteele en zijn echtgenote Viviane Blontrock. Eregenodigde dit jaar was Lucy Loes. (foto gw)



Z.183 Christopher met nieuw stuurhuis



Reder August Hertsens, tevreden over het verloop van de werkzaamheden, met enkele werknemers van de bedrijven die de Z.183 moderniseren. (foto gw)

De Z.183 Christopher (30,70 m., 551 kW) ligt een paar maanden aan de kant in Oostende voor ingrijpende aanpassingswerken. Meest opvallende vernieuwing aan het boomkorvaartuig van de rederij Hertstens uit Knokke-Heist is de nieuwe brug in aluminium, vervaardigd door Smederij St. Martin, met binnenafwerking door scheepstimmerbedrijf Lowyck uit Oostende. Renaud Diesel zorgde voor de plaatsing van een nieuwe ABC-zescilinder ter vervanging van de oorspronkelijke De Industriemotor uit 1973 (551 kW), jaar waarin het vaartuig gebouwd werd bij De Graeve in

Zeebrugge. Renaud-personeel zorgde ook voor de plaatsing van van een nieuw Masson-keerkoppeling, een vangstverwerker Van Rijn en een Valmet-generatorset. Reder August Hertsens is samen met zijn echtgenote en zonen Philippe en Yves ook eigenaar van het zustervaartuig Z.583 Angelina dat in 1991 grondig gerenoveerd werd. (gw)

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

Activiteitenkalender voor vissers

NOVEMBER

- 1-11** Tentoonstelling over de Blankenbergse visserij, Oud Stadhuis.
- 3** Vissersmis in Blankenberge, Sint-Antoniuskerk, 17 u.
- 3** 'Toekomst van de Nederlandse Zeevisserij', symposium in Utrecht.
- 5-6** 'Internationaal Visserijforum' voor visserij en industrie in Urk (Ned)
- 9** Studiedag 'Beheer van kust en zee: beleidsondersteunend onderzoek in Vlaanderen' in het Thermae Palace in Oostende. Ornaïstie VLIZ. Meer info op tel.: 0478 37 64 13.
- 13-17** 'Europort 2001' in Amsterdam (Ned)
- 27** Vergadering Europese Visserijministers

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Nederlandse vissers willen vangsten in eerste kwartaal volgend jaar beperken

De Nederlandse Vissersbond en de Federatie van Visserijverenigingen plegen overleg over de manier waarop de vangstbeperking volgend jaar kunnen opgevangen worden. Een groot deel van de vissers zou gedurende het eerste kwartaal van 2002 wel eens kunnen stilliggen.

Nieuw is het in elk geval dat de vissers zelf het initiatief willen nemen om de visserijdruk in de Noordzee te verminderen. Nu het reeds zo goed als vast staat dat het kabeljauwquotum volgend jaar opnieuw lager zal uitvallen zal hoe dan ook minder te vangen zijn. Door een lange stilligperiode in te voeren kan de schol- en kabeljauwstand even op adem komen.

De vissers hebben geleerd uit de maatregel die begin dit jaar opgelegd werd. De Europese Commissie heeft de visserij op schol en kabeljauw gedurende elf weken in

een groot gedeelte van de Noordzee verboden. Hoe de vangstbeperking er precies gaat uitzien, is nog niet duidelijk. Een van de mogelijkheden is dat tweederde van de kotters gedurende de eerste drie maanden van het jaar aan de kant blijft. Een andere mogelijkheid is dat de noordelijke en de zuidelijke vloot afspraken maken om hun vissers een aantal weken aan de wal houden.

Vandekerckhove krijgt schrijfpdracht voor internationaal allochtoon gezelschap

HVB-redacteur Flor Vandekerckhove heeft van de stad Oostende een schrijfpdracht gekregen. Een en ander moet uitmonden in een music hall (een combinatie van zang, dans en tekst) die tijdens de Oostendse theaterweek 'Theater aan Zee' opgevoerd wordt. Het initiatief gaat uit van de Oostendse schepen van sociale

zaken Johan Verstreken, en meer bepaald van de dienst MARO (Minderheden Advies Raad Oostende).

Het stuk dat geregisseerd wordt door de Oostendse theaterman Duc Duquennoy zal opgevoerd door tal van allochtonen, afkomstig uit verschillende continenten, die in Oostende verblijven.

Overbevissing is schadelijker dan tot nut toe werd aangenomen

In april van dit jaar waarschuwden de Verenigde Naties ervoor dat er momenteel gevist wordt op een niveau dat nog nooit eerder gezien werd. De VN's *Food and Agriculture Organisation* (FAO) meldde dat minstens 60 procent van 's werelds meest waardevolle vissoorten ofwel overbevist worden, of op de grens daarvan verkeren.

De gevolgen van de overbevissing — d.i. een praktijk waarbij soorten vlugger opgevist worden dan ze zichzelf kunnen voortplanten — overstijgt zelfs het terrein van de geviseerde soorten. Ook de leefbaarheid van andere vissen die in de nabijheid leven van deze overbeviste dieren, maar ook plantensoorten geraken erdoor aangetast. De exponentieel toenemende effecten hebben hele ecosystemen aangetast, zo blijkt uit een nieuwe studie die in juli gepubliceerd werd in het tijdschrift 'Nature', het blad van de 'American Association for the Advancement of Science'. De studie die de naam draagt 'Historical Overfishing and the Recent Collapse of Coastal Ecosystems', werd uitgevoerd door een team geleerden onder leiding van Jeremy Jackson van de Scripps Institution of Oceanography in La Jolla, California.

'In tegenstelling tot romantische visies op de oceanen, als zouden deze de laatste grenzen zijn die de mens nog moet overschrijden', zo zegt de studie, 'maakt onze analyse duidelijk dat overbevissing de marine ecosystemen van de kusten diepgaand gewijzigd hebben in elk van de culturele perioden die we onderzocht hebben, beginnend 10.000 jaar geleden'. Daar wordt echter onmiddellijk aan toegevoegd dat 'deze vroegere aantastingen van het milieu verbleken in het licht van de huidige

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

Vismijn 2 - 8400 Oostende

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



Gedelegeerd bestuurder:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan

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

Ploegbazen-sorteerders:

Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene.

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

Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan

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

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

Tel.: 059/ 32 12 86.

gebeurtenissen.'

In een poging om de impact te meten die overbevissing doorheen de geschiedenis gehad heeft, onderzochten de auteurs archeologische, historische en moderne wetenschappelijke gegevens van overal ter wereld. Ze noteerden daarbij de veranderingen die zich in, mondingen, koraalriffen en kustgebieden voorgedaan hadden.

'Overall was de hoeveelheid verliezen op het gebied van de biomassa enorm. Eveneens blijkt dat overal ter wereld talrijke grotere diersoorten uit de ecosystemen van de kustgebieden verdwenen zijn', zo meldt het rapport. Ook volgens de studie blijkt dat extreme overbevissing in Amerika en de Stille Oceaan onmiddellijk volgde op de kolonisatie door Europa. Maar, zo

voegt men eraan toe, dat wil niet zeggen dat we ook vele duizenden jaren daarvoor al niet in die gebieden met het verschijnsel te maken kregen.

Als voorbeeld kunnen we de jacht op zeeotters noemen. Ook vooraleer de Europeanen voet aan wal zetten in de lokale gemeenschappen was er, wat deze dieren betrof, al sprake van teveel vangsten in verhouding tot de geboorten. Maar het probleem werd pas ernstig wanneer Europese handelaars de ottervellen kwamen opkopen van de inlandse vissers. Dat leidde tot de totale uitroeiing van de soort in 1800. Op zijn beurt maakte het dat andere soorten, die de zeeotter als natuurlijke vijand hadden, explosief toenamen. Deze verwoestten in deze streken vervolgens grote stukken van de natuur. Met andere woorden: het biologische evenwicht was danig verstoord en bracht een kettingreactie van nadelige gevolgen op gang.

Danielle Knight (IPS)

'Zee Kiezen' van start



Bestendig afgevaardigde Gunther Petry tijdens de presentatie van het project "Zee Kiezen". (foto gw)

ZOALS WE VROEGER al schreven heeft de Provincie West-Vlaanderen het project 'Zeekiezen' opgestart. Bedoeling is jongeren, na het zesde jaar van het basisonderwijs, naar het Provinciaal Maritiem Instituut te krijgen waar ze verwacht worden voor de richting zeevisserij te kiezen.

Centraal staat daarbij een video, een dvd (digitaal verwerkte beelden op een computerschijf) en een ideeënmap. Deze zullen over het basisonderwijs verspreid worden. Via de interactieve mogelijkheden van dvd kunnen geïnteresseerde jongeren het onderwerp dan verder verkennen.

Vissers die de video inmiddels konden bekijken beweren echter dat daar wel een zeer romantisch beeld van het vissersleven opgehangen wordt. De 'Commissie Promotiecampagne Zeevisserijonderwijs Heist' is dan ook, zo leert ons de persmededeling, de mening toegedaan dat het bemanningstekort

niet voortkomt uit de familiale, ecologische en sociale problemen die de vissers kennen. 'De bemanningsbehoefte is de laatste jaren toegenomen omwille van de uitbreiding van de gespecialiseerde bemanning', zo heet het verbloeiend, terwijl wij dachten dat het door de vlootafbouw kwam en doordat de sector er niet in slaagt zich aan te passen aan het moderne sociaal-familiale leven.

Dat er zich voor wat de recruitment (en het behoud) van jonge vissers andere problemen stellen dan deze die het promotieteam ons voorhoudt, mag ook blijken uit het feit dat er op de voorstelling van het project geen enkel kopstuk van de Rederscentrale aanwezig was. Waarnemers vonden dit een bedenkelijke zaak, vooral omdat de sector voortdurend het bemanningstekort als probleem aankaart. Ze noemden het dan ook teleurstellend dat die zo weinig belangstelling toont voor het project. (jd)

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



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



Verheye Joël
n.v.



Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE



JAAR GELEDEN

SITUERING

Voor de tweede wereldoorlog waren al grote en voor die tijd moderne motortreilers in gebruik voor de IJslandvisserij (O.88 John, O.86 Georges-Edouard, O.118 Baltic, O.119 Celtic en de grootste O.297 Rubens). Na de oorlog waren ze stuk voor stuk uit de visserij verdwenen. De O.88 werd in 1941 getroffen bij een luchtaanval, de O.86 liep hetzelfde jaar op de IJslandse klippen waarbij de vijfkoppige bemanning het leven liet. De O.118 en O.119 waren door de rederij Brunet in 1939 als wachtschepen aan Finland verkocht en de O.297 van de rederij Motorvisserij ging in 1941, in dienst van de Britse Admiralty verloren.

Onmiddellijk na de oorlog, in de periode 1945-47, lieten de rederijen vijf nieuwe grote motortreilers bouwen. De Scheepswerf Boel in Temse bouwde de O.85 Pasteur, O.86 Edison, O.88

Curie en O.89 Marconi en Béliard-Crighton in Oostende stond in voor de O.318 Belgian Sailor.

De motortreilers waren grote concurrentie voor de stoomtreilers. Vandaar dat stoomtreilers werden omgebouwd tot krachtige motortreilers. In 1951 bracht de Pêcheries à Vapeur twee omgebouwde eenheden in de vaart. De O.83 Prince de Liège (vergaan bij de Orkaden eind 1960) en de O.92 Graaf van Vlaanderen.

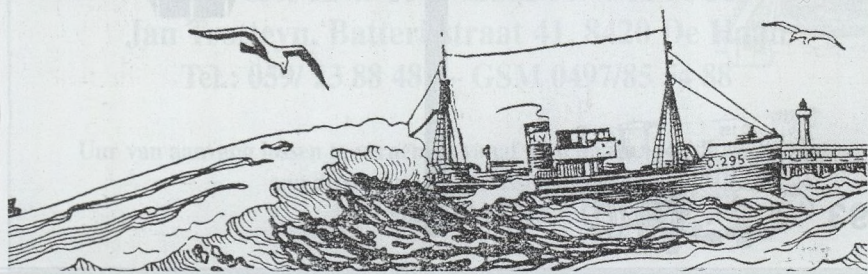
Technische steekkaart O.92

Bouwjaar: 1925
Werf: Cochrane & Sons Limited, Silby (GB)
Oorspronkelijke naam: Lord Mountbatton
Nieuwe eigenaar in 1938: S.A. Pêcheries à Vapeur, Oostende
Ingezet als *Boom Defence Vessel* door Royal Navy.
Terug in de visserij in 1946
Ombouw van stoomtreiler tot motortreiler in 1951 (verlengd)
Nieuwe eigenaar in 1964: NV Rederij Boels, Oostende.
Motor: stoomketel driecilinder, 570 pk.
L.O.A. (na verbouwing): 46,44 m; B.O.A. (id): 7,30 m.; Holte (id.): 4,55 m.
Br: 391,89 (voorheen: 375,36)
Nt: 159,82 (voorheen: 136,77)
Nieuwe motor: Carels, 750 pk
Geschraapt: 1965 (gesloopt in Brugge)

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 journaal van die tijd.

VISSERIJ



[Uit "Het Nieuw Visserijblad" van vrijdag 9]

De O.92 Graaf van Vlaanderen bouwd naar de

Verleden Zaterdag deed de "Graaf van Vlaanderen", een vroegere stoomtreiler van de Pêch. à Vapeur, de haven van Oostende aan, na een afwezigheid van bijna een jaar.

Destijds was dit een vaartuig voortbewogen door stoom en kunende bergen 240 Ton kolen. Zijn snelheid was toen 10,5 mijl. Iemand die dit vaartuig thans voor de eerste maal terug zag, kan het niet meer herkennen. Het werd immers omgebouwd op de scheepswerven St-Pieter te Hemiksem, volgens de gegevens van zijn reder, in een motortreiler.

De hoofdmotor ontwikkelt 750 pk., wat het schip toeliet een snelheid van twaalf knopen te overschrijden tijdens de proeven, waarbij dan nog een krachtreserve overgehouden werd.

De motorisering van de eenheid heeft verder volgende voordelen:

Vermindering der waterverplaatsing met ongeveer 100 ton, met vergroting der stabiliteit, met als gevolg verbetering der nautische kwaliteiten van het schip.

Het vermogen van het visruim zal een bijkomende lading mogelijk maken van rond de 750 bennen vis, of in totaal 3500 bennen van 50 kgr.

Het schip zal een aktieradius hebben van veertig zeedagen.

Buiten de hoofdmotor, gebouwd door de Carelsfabrieken te Gent, en van een nieuw type blazende turbo, vindt men verder een elektrische inrichting voor de winch, geleverd door ACEC van Charleroi.

De hulpketel is compound, hij kan werken met de ontsnappingsgasen of door de brander. Hij zal de verwarming der lokalen van stoom voorzien en tevens apparaten tot uittrekking van de leverolie.

De machines werden voorzien van Winslowfilters, zowel voor de zuivering der smeeroliën als voor de gasolie.

Het schip werd verder voorzien van een radioapparaat met grote draagkracht, van een goniometer, een sounder en een geperfectioneerd radartoestel.

Op te merken valt dat het Belgisch constructiemateriaal niet ontbreekt aan boord van deze eenheid.

De "Graaf van Vlaanderen" werd

an Vlaanderen omge- visserij vertrokken

eveneens voorzien van een elektrische vislier "NEPTUNE", type FM 10, met automatische kabelgeleider, geconstrueerd door de Werkhuizen André Brusselle te Nieuwpoort in samenwerking met A.C.E.C. te Charleroi.

De capaciteit van deze "winch" bedraagt 1440 meter kabel van 23 mm. doorsnede per trommel terwijl het nominaal trekvermogen 5,5 T. is bij een snelheid van 1 meter per seconde en het maximum trekvermogen 9 T. bij de nulsnelheid.

Het geheel wordt aangedreven door een "Ward-Leonard" groep, die uit 3 machines bestaat: nl. een gelijkstroom-hoofdgenerator van 82 KW., een gelijkstroom-hulpgenerator van 12 KW. en tenslotte de aandrijfmotor van de "winch" die een vermogen van 102 PK bezit.

Waar vroeger, bij dergelijke installaties, een hulpdiesel van doen was, werd hier, dank zij een geniale oplossing, gevonden door Raymond BAUWENS, Beheerder-Bestuurder van de N.V. "Pêcheries à Vapeur", deze laatste weggelaten. De propulsiemotor "CARELS" drijft de volledige groep aan door middel van 2 riemschijven in V en riemen van speciale constructie en hoedanigheid.

De groep werd zodanig aangepast dat de spanningen op de klessen van de hoofdgenerator altijd konstant gehouden worden, niettegenstaande de veranderlijke snelheden van de propulsiemotor. Deze oplossing heeft het voordeel dat de vislier op ieder ogenblik kan gebezigt worden, hetzij gedurende het vissen, hetzij tijdens de heen- en terugreis. Aangezien men geen behoefte meer heeft aan een hulpdiesel-motor wordt de installatie aanzienlijk vereenvoudigd.

De ankerlier en het stuurrad worden eveneens elektrisch aangedreven en gevoed door de hulpgenerator. Beide toestellen werden geconstrueerd in de Werkhuizen BRUSSELLE - A.C.E.C., waarbij het stuurrad de eigenschap bezit dat het handwiel, éénmaal de motor gestart, automatisch tot de graden roerslag loopt, die men verlangt.

Dit systeem heeft het grote voordeel dat enkel één dieselmotor aan boord draait. Deze motor drijft de schroef aan en brengt tevens voldoende elektriciteit voort om alle toestellen die aan boord zijn aan te drijven, tzt. "winch", stuurrad, ankerlier en alle andere, elektrisch aangedreven instrumenten.

Op te merken valt dat er van de drie destijds bestaande grote rederijen, er nog twee in leven zijn en dat hun bemanningen zo typisch zijn uitgekozen, dat ze elk de tegenovergestelde weg opgaan dan de naam hunner firma aanduidt.

De N.V. Motorvisserij schakelt al de motoren van zijn treilers uit en werkt zonder motoren. Dhr Bauwens heeft een zwak voor motoren en de Pêcheries à Vapeur vaart met treilers: "sans vapeur".

De O.92 naar de visserij

Maandagvoormiddag werd de O.92 "Graaf van Vlaanderen" gedoopt door almoezenier Everard. Dit geschiedde in tegenwoordigheid van de bemanning en dhr Bauwens.

Woensdag is het vaartuig naar de visgronden ter hoogte van de Sandettie vertrokken. Deze reis zal als proef dienen.

ELAC VISLOUPE DEMONSTRATIE

Wie de Elac-Visloupe in werking zien wil, begeve zich naar de lokalen van het Verbond der Belgische Zeevisserij, E. Hammanstraat, 2, te Oostende-Opex, waar gedurende een week doorlopend demonstraties zullen gegeven worden. Geen enkele reder, noch schipper, late de kans onbenut.

Voor Moderne Treilers

1829 SCHEEPSBOUWWERVEN 1829

N.V. JOS. BOEL & ZONEN N.V.
TEMSCHE TELEGRAMADRES: BOELWERF BELGIE
TELEFOON: N° 10 (4 LIJNEN)

(7)

GROOTHANDELAARS !
UITSTEKENDE DUITSE
MOSSELEN TE VERKRIJGEN
BIJ :

"DISTRIMOLUSQUES"

P.V.B.A. LANGESTRAAT, 93
OOSTENDE

KLEINHANDELAARS,
VOOR OESTERS, MOSSELEN
EN KREEFTEN
WENDT U TOT

P.V.B.A.

Louis ZOETE & Cie

LANGESTRAAT, 93, OOSTENDE
TEL. 731.61
(425)

Nieuwbouw en Herstelling

VAN

Houten Schepen

Eugène VAN LOO
en Zoon

WERFKAAI 11 ZEEBRUGGE

(48)

Alle Verzekeringen

R. L. COULIER

Makelaar

Theodoor Sevenslaan, 106b

KORTRIJK

Telefoon 221.75

(67)

Christine ROOSE

P.V.B.A.
VISMIJN 131-132
OOSTENDE
TEL. 720.13

713.13 (privé) (18)

H.R. 215 —
ALLE SOORTEN ZEEVIS
INVOER — UITVOER

1951

Nieuw

VISSERIJ



HVB sprak met De Kleine Van Compernelle

Het is bekend: de oostkustvissers gaan met bijnamen — lapnamen — door het leven trekken. Roger heet daar sinds mensenheugnis 'de kleine Van Compernelle'. Na het lezen van zijn levensverhaal moeten we aan dat 'kleine' toevoegen: taai, onbevreesd, werkzaam, zonder klagen, altijd bereid tot helpen en optimist.

ONDERGETEKENDE KENT DE kleine Van Compernelle al lang. Er is trouwens die anekdote die me altijd zal bijblijven. Roger werkte toen als sorteerder in de Zeebrugse visveiling. Op een morgen was er een boom van een visser die luidruchtig een scheepsjongen de mantel uitveegde en er zelfs mee dreigde de jongen een paar oorvegen te geven. Iedereen keek toe, schudde het hoofd, maar niemand greep in. Tot 'de kleine' op de proppen kwam en tegen de bullebak zegde: *'Als je aan die knaap komt, heb je met mij te doen'*. De wildeman zweeg, stak zijn handen in zijn zakken en droop af. Roger Van Compernelle: *'Ha, da's juist! Zo'n dingen kan ik inderdaad niet verdragen. Dat komt doordat ik mijn eigen scheepsjontijd nooit vergeten ben. Ik kreeg toen immers af te rekenen met een harde schipper die het een goede zaak vond om mij als zwart schaap te behandelen. Twee matrozen — Berten Maenhout en Maurice Bogaert — namen het toen voor mij op. Zij wisten wèl hoe men scheepsjongens moet begeleiden, om hen te winnen voor dit harde beroep. Ik heb eruit geleerd dat het allerbelangrijkst is om nieuwelingen een steuntje te geven en ik heb dat ook altijd gedaan.'*

Roger werd in november 1930 in Zeebrugge geboren. Vader Omer

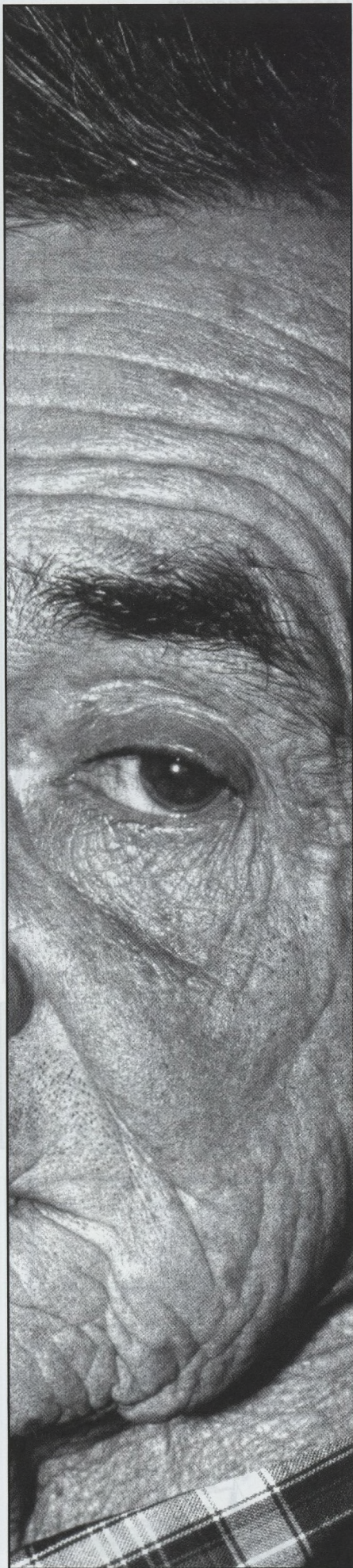
was afkomstig uit Oedelem en moeder Godelieve Serlet, nu 99, uit Zeebrugge. Het gezin krijgt acht kinderen: Judit, Fons, Frans, Albert, Roger, Robert, Yvonne en Simonne. Van de lagere school herinnert Roger zich meester Wil-demeersch... en vooral de woensdagnamiddag, als de leerlingen voor twee uren de lessen mogen verlaten om knopen- en netwerk te leren in de aanpalende visserij-school.

Als hij de lagere gemeenteschool verlaat, volgt hij de avondschool voor de visserij, waar Pintelon en Jean Lemaitre les geven. Uit die periode herinnert hij zich de klasgenoten Bertje Dhont, Roger Wintein en Gaston Everaert. *'Maar in de vakantiedagen was ik toen al mee op zee geweest. Met een garnaalvanger. Op 7 november 1946 monsterde ik voor de eerste keer 'in het echt' aan op de Z.441 'André-Helena', met een GM-motor 100 Hp (75kW), van Alfred Van Waes. Aan boord tref ik er motorist André Van Waes, Jef Laseure, Georges Vlamincx. Het was een kleine visvanger die maximum vier dagen in zee bleef.'*

Ontploffing

Zijn tweede reis leerde Roger al proefondervindelijk enkele gevaren van de zee. *'Ja, de zee is gevaarlijk, zeker zo kort na de oorlog. Bij het inhalen van de netten, stellen we vast dat we een mijn meegenomen hebben. Het ding ontploft ook nog! Gelukkig is er niemand gekwetst, maar we moeten toch allen naar het ziekenhuis omdat de luchtdrukvrplaatsing al pijnlijk genoeg was en wij er eventueel kwalijke gevolgen hadden kunnen aan overhouden'*. De Z.30 'Hubert-Elsie' van Oscar Rappé en nog twee andere vaartuigen hebben de gehavende Z.441 naar de haven gesleept. Het vaartuig was lek en de motor was stuk, alles was ontwricht, de naden waren opengescheurd.

Schrik om terug naar zee te gaan? *'Nee! Als men jong is, kent men geen gevaar'*. De garnaalvanger Z.430 'Louis-Gerard' (Lavalmotor 50 Hp/37 kW) van Eugène Ver-



poorter (Loeften) is de volgende uitdaging. Motorist is daar Louis Adams. *'Het was een vaartuigje zonder comfort, er was ook geen winch, maar op het achterdek stond een 'Spill' (koe), die met een hefboompje, en de voet van Louis beneden, alles opgang bracht, zodat Louis het net en Roger het touw kon inhalen. 's Morgens vroeg voeren we buiten om in de middag de markt te halen.'* Als ze om drie uur zouden uitvaren, moest Roger om twee uur aan boord zijn: de navigatielichten, het licht in het stuurhuis, de twee lichten in de machinekamer en één licht in het logies aansteken, want het waren carbuurlichten, het kacheltje (duveltje) op gang trekken, koffie zetten en de gloei-koppen van het motortje opwar-

men. Op de Z.444 'de jonge Celine' was het verblijf van korte duur en dan kwam de B.9 'Mady II' van Constant Soreyn, een visser uit Boekhoute. Het was nog een vaartuig met een helmstok, geen stuurhuis. Waarom koos hij voor zo'n eenvoudig scheepje? *'Vrij simpel'* zegt Roger, *'Ik deed mijn ouders een plezier, want Soreyn was de buurman en hij had een scheepsjongen nodig'*. Het werd bijgevolg een korte aanmonstering. In 1948 is het de beurt aan de Z.479 'Carlo' (industriemotor van 65 Hp/49 kW) en Frans Paye en Cordenier (Julie Stripe) als eigenaars. Roger: *'Het vaartuig werd gebouwd op de werf van Haerinck. Om in die tijd een vaartuig te laten bouwen moest men visser zijn. Het vaartuig was*

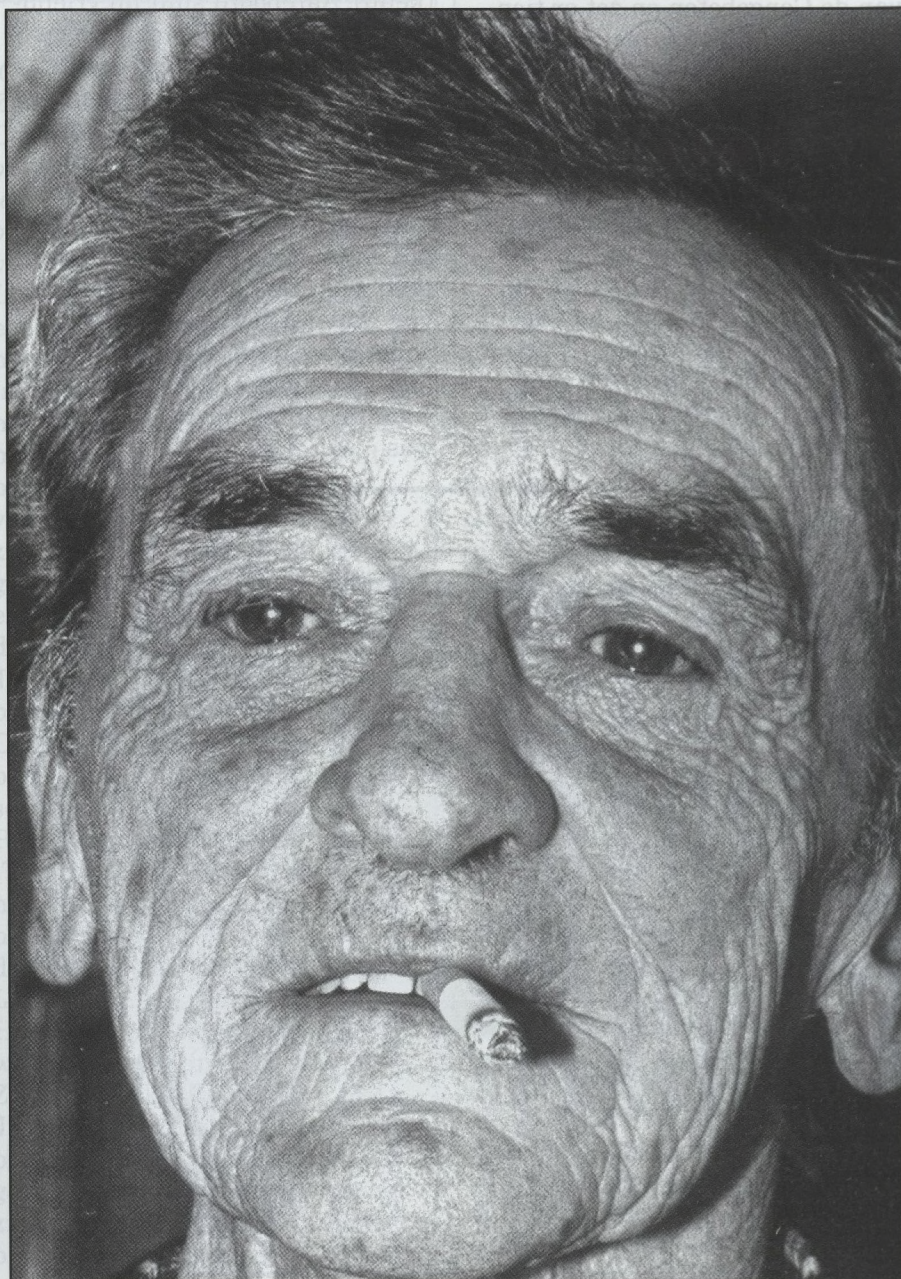
klaar, maar kon niet in de vaart komen omdat aan de voorwaarde niet voldaan was. Er kwam een uitweg via Firmin Lanno (Brob-bel), Berten Maenhout en Maurice Bogaert (Bollevet)'. Roger blijft er twee jaar aan boord. De tijd nadert dat Roger als lichtmatroos kan varen, maar op de Z.479 is daar geen sprake van, dus wordt er aangemonsterd op de Z.146 'Georgiana' (Moësmotor 40 HP/30kW) van Gustaaf Martens. Ook nu weer weinig comfort, geen stuurhuis enz... dus greep hij na drie maanden het aanbod om als matroos te varen op de Z.414 'Denise' van Pierre Latruwe (Pierre Patriesse).

Motorist

In 1949 verlangt Roger meer van het vissersleven dan hij er tot nutoe van gekregen heeft en gaat hij naar de Staatsvisserijschool in Heist. Callant is er directeur, Jean Lemaitre en Pintelon herinnert hij zich als leraars en de opleiding voor het brevet van motorist 100 pk is de aanloop. Lemaitre dringt er bij Roger op aan om ook deel te nemen aan het examen 500 pk. In februari 1949 slaagt hij daar ook in en begint voor 'de kleine' een loopbaan als motorist. Zijn eerste motoristen-aanmonstering is op de visvanger Z.519 'Victor-Erna' (Lavalmotor van 100 Hp/75 kW) Reder-schipper is Ignaas Ackx (Platte van Naastjes); matrozen zijn Gust Content en Pol Cordenier (Stripe).

Avontuur in de mist

In 1951 blijkt dat Roger zijn portie geluk nog niet opgebruikt heeft. *'Van de markt in Oostende voeren we terug naar Zeebrugge. Het was potdikke mist met zichtbaarheid was nul. We bleven dicht bij de kust. Er werd voorzichtig gevaren en iedereen stond op de uitkijk. Toch kwamen we in aanvaring met iets dat onder de waterlijn zat en we zaten vast. Niemand wist waar we ongeveer waren. Het schip maakte water. Het was het moment om de reddingssloep in te schakelen. We hadden een uur nodig om het ding te water te laten en wat bleek? Het was lek als een zeef, in minder*



dan geen tijd stond het vol water. Gust Content en ik zijn dan het water ingegaan. In de hoop dat we de goede richting kozen, zijn we naar het strand gelopen. Daar blijkt het dat we ter hoogte van de watertoren in Wenduine liggen. Het vaartuig heeft daar zes weken gelegen, de firma Seghers uit Oostende heeft er ter plekke vele dagen geprobeerd het vaartuig vlot te krijgen. En wij, wij konden niet afmonsteren, omdat het vaartuig niet in de thuishaven lag. Dagerlijks trokken we naar ons gehavende vaartuig en we brachten de dagen door in een tent die de firma Seghers in de duinen gezet had. Uiteindelijk heeft men, met heel veel moeite, het vaartuig toch vlot gekregen en naar Oostende gesleept waar ze een heel jaar nodig hadden om er weer een schip van te maken.'

Koopvaardij

In 1951 voelt Roger de roep naar verre horizons, exotische landen, nog exotischer stranden en de daarbij horende mooie meisjes. Hij volgt het voorbeeld van enkele vrienden en stapt over naar de koopvaardij. Op 11 april 1951 komt hij als matroos aan boord van de Esso Belgium. Daar treft hij zijn vriend Georges Copman. Op het monsterlijkste komt vervol-

gens de SS Christian Sheid die ladingen cement uit Duitsland naar Zuid-Amerika brengt, daar gedurende drie weken grondig gekuist wordt en met een lading koffiebonen terug naar Europa komt. Tijdens het bunkeren van brandstof in Las Palmas of Tenerife kon men wat bijverdienen door wat koffie te verkopen. In het boekje komt ook de 'Margaritha' van de rederij Hermans voor en de 'Frobel Monica' van de Belgium Fruitlijn. Zij zien dat Roger het brevet van motorist 500 pk heeft en stellen hem voor om op hun kosten, na het tekenen van een contract, naar de Zeevaarschool in Antwerpen stapt. Drie maanden later mag hij zich scheepswerktuigkundige 3de klas noemen. Hij komt nu aan boord van de Congoboten en zet er tien reizen op zijn palmares, eerst als assistent-motorist en uiteindelijk als 3de scheepswerktuigkundige. Het was een mooie tijd, maar...

Zeevisserij

Op aandringen van zijn meisje die de lange reizen beu van haar lief beu was, komt hij in 1953 terug naar de visserij en gaat aan boord van de Z.745 'Strijd voor Christus' (Deutz 200 pk/147kw) van reder-schipper Gustaaf Van Waes. Het werden nu langere visserij reizen,

naar de visgronden van het Kanaal. 'Voor mij wordt het ook wat zoeken en aftasten, want tijdens mijn koopvaardijperiode was de visserij ook veranderd.'

De Z.546 'May Flower' (Klocker-Hemboldmotor van 240 pk) wordt de volgende uitdaging. Rederschipper is André Vandierendonck (Beste Mutse). Fred Vlietinck en Theo Depaepe zijn de matrozen. 'Het was vissen met de planken, niettegenstaande de Zeebrugse vloot bijna totaal omgeschakeld was op de boomkorvisserij. 'Maar het werden mooie dagen, het was een goede schipper die heel veel afwist van motoren, en ook een goed mens was'.

In 1955 schakelt Roger over naar de Z.405 'Kamina' (Bolnes van 250 pk/184kW) van Leon Desmidt (keun). Aan boord sluit hij vriendschap met Albert Trotein. De visserij was ook hier vooral op het Kanaal gericht. Daarna gaat het naar de Z.551 en de Z.598 'Ora et Labora' (ABC van 150 pk/110kW) van Louis Wtterwulghé (Katte). Schipper was Marcel Cardon; André en Georges Wtterwulghé zijn matrozen. De Z.510 'Blauwvoet' van Emiel, Leon en Albert Utterwulghé vormt de volgende halte, met reizen naar de Kreeftenput waar de familie in gespecialiseerd was.

Power for the world

▲ Scheepvaart

▲ Landbouw & Industrie

▲ Grondverzet & Transportinstallaties

▲ Gasmotoren & Warmtekrachtinstallaties

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

DEUTZ BELGIUM NV

DEUTZ BELGIUM NV.SA

Zwarte weg 1
Haven 343
B-2030 Antwerpen

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



Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

JULI-SEPTEMBER 2001

Nieuwe motor

- Z.519 RACHEL SARAH, eig. BVBA Rederij Rachel-Sarah, Zandstraat 98, 8200 Brugge motor: Caterpillar, bj. 2001, 221 kW. Zeebrief: 17 juli 2001
- Z.431 ROULETTE, eig. BVBA Caroline, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist motor: Mitsubishi, bj. 2001, 221 kW. Zeebrief: 28 augustus 2001
- Z.319 AVONTUUR, eig. BVBA Rederij Volharding, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Motor: Wärtsilä, bj. 2000, 882 kW. Zeebrief: 11 september 2001
- Z.525 SYLVIA-MARY, eig. BVBA Rederij Coudekercke, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Motor: Caterpillar, bj. 2001, 221 kW. Zeebrief: 19 september 2001
- N.86 SURCOUF, eig. BVBA Surcouf, Nieuwpoortsesteenweg 165, 8670 Oostduinkerke. Motor: Cummins, bj. 2000, 144 kW Zeebrief: 5 oktober 2001

Wijziging motor

- O.455 CELTIC, eig.: BVBA Vermote, Vingerlingstraat 28, 8400 Oostende motor: Iveco, bj. 1995-2001, 184 kW. Zeebrief: 14 augustus 2001
- Wijziging adres eigenaar
- O.124 FIGHTER, eig. BVBA Rederij Dezutter, Victor Demeyerelaan 14, 8670 Oostduinkerke. Zeebrief: 14 augustus 2001

Wijziging tonnematen (vaartuigen voorheen gemeten overeenkomstig het Algemeen Reglement voor de meting van zeeschepen gehecht aan het K.B. van 02.12.1897)

- O.100 EMILIE, eig. Edgard Eerebout, Vissersplein 2/5b, 8400 Oostende en Valère Vansteene, Kwartelstraat 23, 8400 Oostende. Brt.: 32 - Nt.: 9. Zeebrief: 29 augustus 2001
- O.116 CAROLINE, eig.: Marcel Bouliart, Verlaatstraat 13, 8400 Oostende. Brt.: 33 - Nt.: 9 Zeebrief: 22 augustus 2001
- O.29 BROODWINNER, eig.

- Lucien Desmit, Langestraat 108, 8400 Oostende. Brt.: 100 - Nt.: 30 Zeebrief: 4 september 2001
- Vervallen zeebrieven
- B.601 VAN MAERLANT, eig. NV Rederij Van Maerlant, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist Zeebrief: 19 augustus 2001
- N.58 PASCIN, eig. BVBA Rederij Pascin, Oude Veurnevaart 45, 8620 Nieuwpoort aanpassing meetbrief: bouwjaar 1985, BOA: 6,20 m. Zeebrief: 26 september 2001
- Z.105 ATLAS, eig. BVBA Atlas, Herdersbruggestraat 35, 8380 Brugge Zeebrief: 16 september 2001
- Z.67 RUBENS, eig. NV Rederij Albatros, Boomgaarden 38, 8300 Knokke-Heist Zeebrief: 3 september 2001
- Z.69 ATLANTIS, eig. BVBA Rederij De Kaper, Kragenhoek 31, 8300 Knokke-Heist Zeebrief: 29 augustus 2001
- Z.470 ODIN, eig. BVBA Gebroeders Rammeloo, Westkapellestraat 86/A2, 8301 Knokke-Heist Zeebrief: 27 juni 2001



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:
GSM
RENAUD 0477 36 25 62

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel.: 059/32 28 75 - Privé: 050/51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

- | | |
|-----------------------|---|
| - leidingwerk | - schroefassen |
| - slipwaywerken | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk | - plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren |
| - opspuiten van assen | - meer dan 5000 artikelen in voorraad |
| - kraanverhuur | - REVISIEONDERDELEN! |

Verhamme op kabinet Dua



Miet Verhamme (links) die in de visserij bekend werd als coördinator van het Vlaams Visserij Informatiecentrum, is door landbouwminister Vera Dua gevraagd om het kabinet te versterken. Ze neemt er de visserijverantwoordelijkheden over van Christine Soete die omwille van gezondheidsredenen een stap achteruit zet. De taak van Verhamme wordt des te belangrijker omdat op 1 januari de volledige visserijbevoegdheid in handen van minister Dua terecht komt. (foto gw)

Week van de Blankenbergse visserij

De Folkloregroep Ebbe & Vloed houdt de herinnering aan de Blankenbergse visserij levendig met een jaarlijkse tentoonstelling en randactiviteiten.

Zoals de voorbije jaren loopt in het Oud Stadhuis in de Kerkstraat opnieuw een tentoonstelling over de oude visserij met foto's, documentatie, oude voorwerpen en zelfgemaakte vissersbootjes van oud-visser Maurits Marannes. De tentoonstelling is dagelijks vrij toegankelijk tot en met 11 november.

Op zaterdag 3 november om 17 uur wordt in de St.-Antoniuskerk een dienst gehouden ter nagedachtenis van de op zee omgekomen vissers. De mis wordt opgeluisterd door leden van Ebbe & Vloed in traditionele kledij en door het zangkoor Kring der XX uit Blankenberge.

Zondag 11 november wordt "Bescheepsdag" gevierd. Om 17 u. 30 vertrekken de aanwezigen aan het Oud Stadhuis naar het monument van "Sterken Dries" op de zeedijk waar een bloemenhulde plaatsgrijpt. Hierop worden alle Blankenbergenaars en verenigingen uitgenodigd die bindingen hebben met de visserij.

Om 19 volgt de "Bescheepsmaaltijd", kazakken met haring, in de zaal Oberbayern aan de De Smet de Naeyerlaan 49 te Blankenberge. Spijs en drank kosten 200 frank. Wel vooraf inschrijven op de tentoonstelling of bij secretaris N. Van Den Bosch, tel. 050-41.23.56.

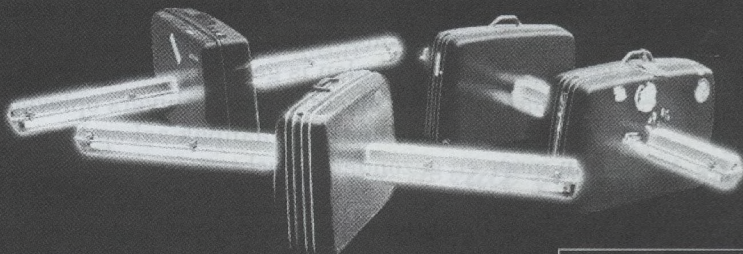
Het beste van Klausning

Het nationaal Visserijmuseum plant de uitgave van het boek 'Ach gij rijke lieden met al uw geld'. Het is een herbewerking van het werk van de volkskundige (en HVB-medewerker) Jef Klausning. In 1994 mocht de auteur een ereplak met mee naar huis nemen tijdens de Provinciale Prijzen voor Volkskunde.

Over het boek zegt Klausning het volgende: 'De 35 verzamelde authentieke Vlaamse vissersliederen leggen de nadruk op het zware werk en de ellende. Oorspronkelijk horen we vooral zelfbeklag, maar uiteindelijk gaat men ook het establishment bedreigen. Het geheel van deze vissersliederen vormt een enorme schat aan getuigenissen over de toestand in de visserij.'

De uitgevers delen ons mee dat het boek begin 2001 verschijnt. Wie wil voorintekenen kan dat doen door 420 frank over te schrijven op rekening 800-2226143-71 van de Vrienden van het nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke met vermelding 'Boek J. Klausning'. Indien ze daar het werk zelf afhalen dan hoeven ze slechts 370 frank over te schrijven.

U vraagt, wij draden... !



ELEKTROSPECIALIST
te land - ter zee - en in de lucht

day and night
SERVICE

quintiens
n.v.

Kielbankstraat 6 • 8380 Zeebrugge • tel 050/55.77.80. • e-mail: info@quintiens.dalkia.be

TUSSEN SCHIP & KAAI



't Was deze maand geen makkie, om deze bladzijde te vullen. Wekenlang heb ik dagelijks op een leeg computerscherm zitten staren, met enkel bovenaan de titel: Tussen schip en kaai, November 2001. Géén inspiratie! Geen hypo's die me de huid kwamen vol schelden, maar ik ben dan ook nauwelijks in het land geweest. Geen info over het visserijbeleid waar ik mijn gal over wil spuwen. Geen incidentjes die in de kijker horen. En dat is de nachtmerrie van iedereen die columns schrijft voor een tijdschrift. HVB ligt elke eerste vrijdag van de maand in uw brievenbus, en er bestaat zoiets als *deadlines*. Luguber woord, dat *deadlines*. De onschuldige betekenis, dat de stukken van medewerkers op tijd de redactie moeten halen, kreeg een macabere, veel te zwaar beladen naam. In een era van oorlog en terrorisme dan toch.

Als rechtgeaarde Vlaming zou ik eigenlijk moeten zeggen: onze *doodslijn* is acht dagen voor publicatie. Of zoiets. Maar dan zou iedereen vraagtekentjes in de ogen krijgen, want wat willen ze daar nu weer mee zeggen. "Het was deze maand een hek-sentoer om de *doodslijn* te respecteren". Want geen zin hebbende om hier nog maar eens in de verf te zetten, dat sommige weldenkenden ooit woedende brieven naar dit blad schreven om te zeggen dat zij géén bemanningsprobleem hadden, maar nu blijkbaar wel. Geen zin hebbende om over bemanningsproblemen tout court te palaberen, omdat iedereen de situatie intussen wel kent. Of over quota, dagplafonds, over vissers die zodanig tegen het dagplafond koersen dat ze tegen de plafondlamp dreigen te lopen. Waardoor *dagplafonds* ontaarden in *nachtmerries*.

Ah. Gevonden. Marc De Jonghe. Onze kersverse PMI-directeur. Valt er over die knul wat te vertellen? Heb daar ongeveer 15 jaar geleden nog les van gekregen, toen ik mijn examen van schipper deed. Beroepsreglementen en instrumentenleer, als ik me niet vergis. Sympathieke gast. Kwam naar school met de brandweerhelm op de achterbank van z'n auto, en gaf les met een radio-ontvanger op het bureau. Zou ons waarschijnlijk ogenblikkelijk laten zitten hebben voor wat we waren, mocht er een oproep binnenkomen om iemands hebben en goed uit de brand te slepen, letterlijk dan. Had, voor zover ik me herinner, een goede band met de leerlingen. Met mezelf had hij ook al geen problemen. Mijn rebellentijd op de schoolbanken (ja ja ook daar) had ik toen reeds lang achter me gelaten. Maar voor de twaalf- tot vijftienjarigen had zo een brandweercommandant toch iets magisch, en het viel me op dat ze steeds iets braver waren tijdens zijn lessen, dan bij die

van de andere leerkrachten. Marcs imago van stoere bink zal daar wel voor veel tussengezeten hebben. En nu is hij dus directeur van het PMI geworden. Een opdracht waarvoor heel wat moed, volharding en sensibiteit zal nodig zijn. Niet alleen moet het aantal leerlingen met bestemming visserijsector drastisch omhoog; naar het schijnt zou ook de motivatie van sommige leerkrachten best een *boost* kunnen gebruiken. Hopelijk laat Marc zich daarbij niet leiden door het gevestigde geklets, dat het imago van de sector opgekrikt moet worden om de aantrekkingskracht van het instituut te verbeteren, maar vat hij de weerbarstige oude koe eens en voorgoed stevig bij de stompe horens. Het initiatief om de 6de jaarsleerkrachten in West-Vlaamse scholen (waarom trouwens alleen West-Vlaamse?) te motiveren om het maritieme lessenpakket bij hun leerlingen bekend te maken is wellicht een stap in de goede richting. Als dat gebeurt aan de hand van het promotiefilmpje "Zee kiezen" van de provincie West-Vlaanderen dan maak ik al een kleine bedenking. Het heeft weinig zin om de doelstelling, waarmee het aantal leerlingen jaarlijks 10% moet groeien, na te streven door aan 12-jarigen een filmpje te gaan tonen dat niet steeds even realistisch het beroep promoot. Daarmee krijg je in eerste instantie misschien wel een aantal leerlingen op de visserijschoolbanken, en daarmee wordt inderdaad een doel bereikt. Maar wat als die jongens na een aantal jaren maritiem onderwijs in de sector gegooid worden, en ze stellen dan onthutst vast dat het vak niet echt inhoudt wat men ze voorspiegelde? Dat de job helemaal niet zo romantisch blijkt als "Zee kiezen" hen voorhield? Nochtans is de oplossing evident. Draai die nieuwe rekruten geen rad voor de ogen. Toon hen eerlijk wat het beroep zeevisser inhoudt. Zet de voordelen (een goed inkomen, werkzekerheid) lijnrecht tegenover de prijs die ze daarvoor zullen betalen (een pover sociaal leven). De leerlingen die dan toch aangetrokken worden zullen een bewustere keuze gemaakt hebben, en weten waar ze aan beginnen, en zich later niet in de zak gezet voelen. En je maakt dan ook meer kans dat ze langer in de sector blijven omdat er geen ontgoocheling, geen kater volgt. Twintig extra leerlingen naar het PMI halen is geen oplossing als de output naar de sector slechts enkele blijvers oplevert. Een eerlijke en realistische aanpak zal op lange termijn meer en gezondere vruchten afwerpen. En daar komt het op aan.

Als Marc De Jonghe het goed meent met de sector, en eigenlijk twijfel ik daar helemaal niet aan, dan ziet hij dat in. Laat die ouwe koe haar imago voor wat het is Marc. Maar grijp ze des te steviger bij de horens. Laat de kalfjes zelf uitmaken of het gras dat je hen voorhoudt groen genoeg is. Het zal hen veel meer smaken. En je kent het gezegde: tevreden koeien geven meer melk!! (Froid)

“Wegwijs in de visserij” verschijnt niet meer

Zopas werd het laatste nummer van “Wegwijs in de visserij” verspreid. Het driemaandelijks tijdschrift was een uitgave van het Vlaams Visserij Informatiecentrum in Nieuwpoort. Het VVIC zet zijn werking eind dit jaar noodgedwongen stop omdat geen werkingsbudgetten meer voorzien zijn.

Z.56 Pieter in aanvaring met vrachtschip

Maandag 8 oktober kwam het ‘s morgens om 5 uur tot een aanvaring tussen de Z.56 Pieter en een met steenkool geladen Cypriotisch bulkschip. Het ongeval gebeurde zes mijlen uit de kust van Zeebrugge. Het vissersvaartuig van de BVBA Christoph uit Brugge kwam uit de richting terwijl de bulkcarrier Ametist in tegengestelde richting vaarde. De Z.56 liep boegschade en liep voor herstelling naar de werf Duivendijk in Bruinisse. Onderzoek moet de omstandigheden waarbij de vaartuigen in aanvaring kwamen duidelijk maken.

Eerste boomkorvaartuig HACCP-gecertificeerd

De UK 153 Lub Senior van Zeevisserijbedrijf Orion BV uit Urk is het eerste boomkorvaartuig dat sinds begin dit jaar met een HACCP-certificaat kan uitpakken. De 42 meter metende UK 153 (1.471 kW/2.000 pk) is een van de modernste vaartuigen van de Nederlandse kottervloot. Het werd twee jaar geleden in de vaart gebracht. Om hygiënische redenen werd bij de bouw van het verwerkingsdek, het visruim en de vloeren bewust gekozen voor kunststof, aluminium, roestvrij staal en andere gemakkelijk te reinigen materialen. De naadloze wanden van het visruim moet de kans op bacterievorming vermindere-



ren. De behandeling van de vis, de temperatuur in het visruim, het gebruik van scherfjies en de verdeling in de viskisten gebeurt op basis van strikte HACCP-richtlijnen. De UK 153 maakt reizen van slechts vier dagen waardoor de vis die op de markt komt nooit meer dan vijf dagen oud is. Volgens het HACCP-protocol worden relatief korte trekken gemaakt waardoor de vis niet te lang in de kuil samengedrukt blijft. De behandeling aan boord staat nauwkeurig beschreven en de zeven bemanningsleden moeten zich strikt aan de beschreven kwaliteitsrichtlijnen houden.

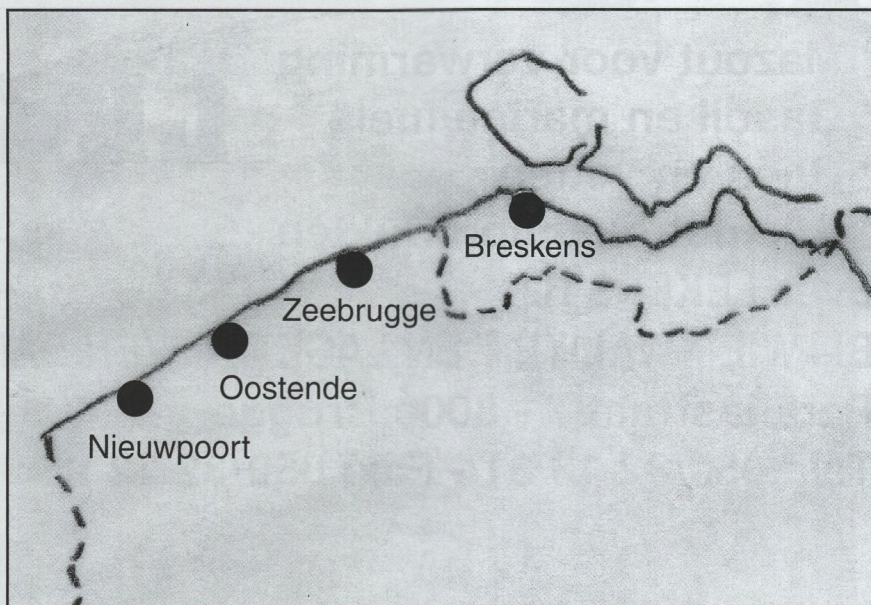
Handel moet herkomst van de vis verduidelijken

Vanaf 1 januari 2002 moet de vishandel meer informatie geven over de naam, de origine en de productiemethode van de te koop aangeboden visserijproducten. Dat heeft de Europese commissie op maandag 22 oktober beslist. De nieuwe verplichting verhoogt de traceerbaarheid van de visproducten terwijl ook de koper meer informatie krijgt over het product dat hij koopt.

EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

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



Probeer het eens en u zult versteld staan van Uw meeropbrengst

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

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

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

F. Lokerse privé tel (+31) 117 38 0685 of (+31) 651 314 190

Visverwerking

Pieters neemt drie bedrijven van Greencore Group over

DE BRUGSE PIETERS Groep heeft de Nederlandse visverwerkers Gebroeders Sterk BV uit Lemmer, met inbegrip van het filiaal Sterk UK in Aberdeen, en Dimo BV uit Monnickendam overgenomen van de Ierse Greencore Group PLC uit Dublin. De verkoop door Greencore maakt deel uit van een desinvesteringprogramma waarbij de niet-kernactiviteiten afgestoten worden.

TOT BEGIN DIT jaar waren de drie bedrijven nog een onderdeel van de Hazlewood Fish Division van de Britse multinational Hazlewood Foods Limited. De visdivisie van Hazlewood, bestaande uit Sterk in Lemmer, Sterk UK, Dimo en Hansen-Van Der Veen in Enkhuizen, werd merkwaardige genoeg pas in januari overgenomen door voedingsconcern Greencore.

De Greencore Group produceert zowel agroproducten als mout (o.a. voor Interbrew), suiker, bloem, granen, veevoeders, eindproducten voor de indus-

trie en kant-en-klaargerechten voor de retailmarkt (soep, gebak, pizza, sausen). Greencore heeft 3.682 werknemers en de groepsomzet bedraagt 906 miljoen euro (36,5 miljard frank).

Visverwerkers

Gebroeders Sterk BV, Sterk UK en DIMO BV leveren hoofdzakelijk gepaneerde en voorgebakken platvis voor de Europese markt. De drie bedrijven zijn samen goed voor een omzet van 69 miljoen euro (2,8 miljard frank) en 480 arbeidsplaatsen.

Gebroeders Sterk is een onderneming met een lange geschiedenis. De oprichting dateert van in 1882 in Lemmer (nabij Urk). Sterk beschikt over een filiederij en vier voorbaklijnen voor de productie van gepaneerde en voorgebakken producten, waarbij vooral schol wordt gebruikt. Het volume afgewerkte producten bedraagt 8.000 ton per jaar. De tewerkstelling bedraagt 305 voltijdse equivalenten.

Sterk UK in de Schotse visaanvoerplaats Aberdeen staat in voor de primaire verwerking van vis. De gefileer-

de en diepgevrozen plat- en rondvis (wijting, kabeljauw) wordt voor verdere verwerking verstuurd naar het moederbedrijf in Nederland.

Dimo-Diepvries in Monnickendam werd opgericht in 1962. De onderneming is eveneens gespecialiseerd in de productie van gepaneerde platvis. Het beschikt over een zeer modern machinepark, goed voor een jaarvolume van 5.000 ton. Het personeelsbestand komt overeen met 116 voltijdse banen. Beide bedrijven zijn marktleiders in gepaneerde visproducten met toegevoegde waarde, waardoor zij tot de grootste Europese platvisverwerkers behoren. Hun commerciële activiteiten situeren zich in de foodservice en retail. De belangrijkste afzetmarkten bevinden zich in Duitsland, Groot-Brittannië, Italië, Nederland, België, Zwitserland en Scandinavië.

“Deze acquisities vormen een goede opportuniteit om ons productprogramma en marktaandeel uit te breiden. Er zijn weinig overlappingsen tussen de overgenomen bedrijven en onze bestaande activiteiten. Bovendien hebben hun producten een zeer goede reputatie op de markt”, benadrukt algemeen directeur Frank Tierenteyn. (gw)

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

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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

BVBA

LEKENS H.



Een kunstenaar aan zee

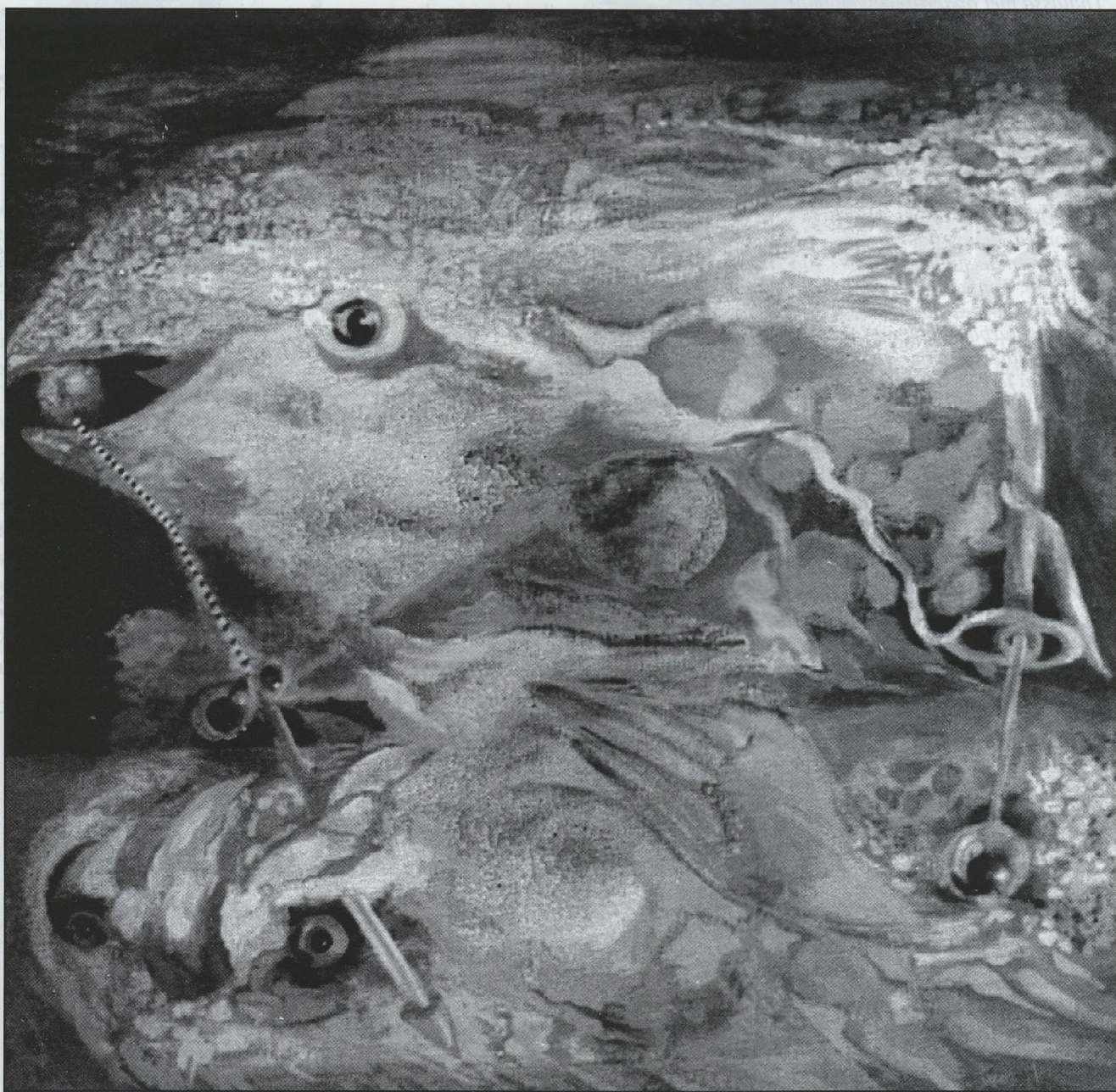
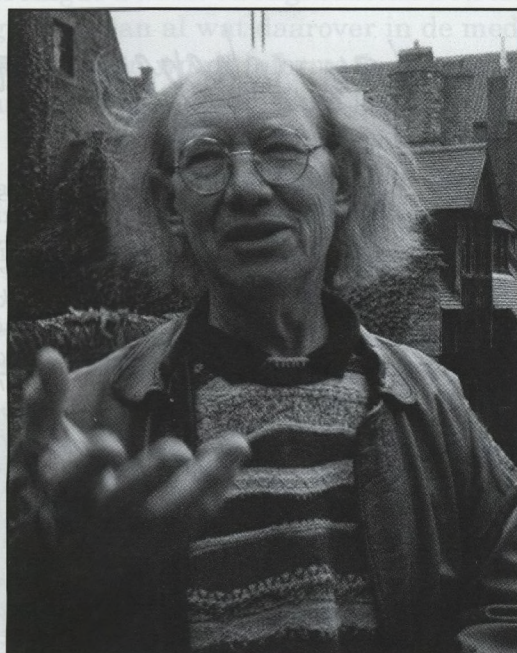
Leon Paul de Bliquy

Beeldend kunstenaar Leon de Bliquy is een geboren en getogen Zuid-Afrikaan. Hij haalde er de nodige artistieke diploma's en maakte er een o.a. als docent aan de universiteit van Kaapstad.

De burgeroorlog deed het gezin de Bliquy uitwijken naar het veilige Vlaanderen, waar Leon zich sindsdien een full-time professioneel kunstenaar mag noemen. Sinds kort is hij ook cultureel manager van de CO Art Foundation in Oostende.

Inspiratie haalt Leon de Bliquy vooral uit de wereld van de mythen, sagen en legenden. Uit zijn doeken komt deze kunstenaar tevoorschijn als een uitermate begaafd colorist.

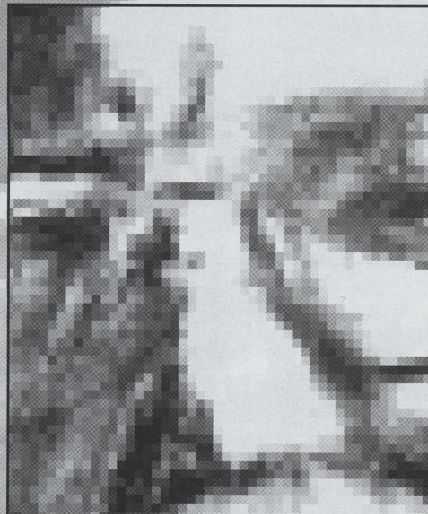
Wie werk van de Bliquy wil zien kan contact met de kunstenaar opnemen op tel.nummer 0497 99 86 74.



Van schepen, van mensen en van de zee

Thalassa, een bokkentreiler, vist met SE-gaande koers en een vaart van 4 knopen in de traffic zone ter hoogte van Hastings. Zij vaart de zuidgaande verkeersbaan van het verkeersscheidingsstelsel binnen onder een rechte hoek, d.w.z. 158°. Aan bb. zijde nadert de cargo Rosa met koers 234° en een vaart van 12,7 knopen. De schepen naderen mekaar met kruisende koersen. Thalassa moet niet wijken en kort voort. Zegt het reglement niet dat zij koers en vaart moet houden? Zij voert de vislichten en toont zijn rood. Als de cargo geen aanstalten maakt om uit te wijken steekt Thalassa met onderbrekingen haar deklichten aan en roept de cargo op kanaal 16. Deze stoomt full speed voort en de aanvaring wordt onvermijdelijk. Het vrachtschip dat tot uitwijken verplicht is, kan alleen de aanvaring niet meer beletten. Thalassa mag en moet maatregelen nemen. Het komt volle kracht achteruit als het dreigt overvaren te worden, maar raakt met de voorstevens de stuurboordboeg van de cargo. Thalassa valt razendsnel over bakboord zodat ook de top van de stuurboordbok nog geen seconde later tegen de voorstevens van Rosa terechtkomt. De matroos van wacht aan boord van de Thalassa ziet de romp met grote vaart voorbijschuiven. Het vrachtschip zet haar reis voort met volle kracht. Niets wijst erop dat men aan boord weet wat er gebeurt, tot er wordt opgeroepen op kanaal 16 door de coastguard. Dan maar eerst stopt het schip. Rosa meldt lichte schade aan stuurboordboeg.

Coastguard heeft het voorval geplot en spreekt van een 'hazardous incident'. De positie op de plot stemt overeen met deze gemeld door Thalassa en ligt in de koerslijn van Rosa. De echos van beide schepen versmolten op een gegeven moment', zegt coastguard, 'maar het is niet omdat twee echo's op het scherm versmelten dat er een aanvaring zou gebeurd zijn!' Maar de radaroperator voegt hieraan toe: 'de Rosa, een cargo van meer dan honderd meter lengte, en de Thalassa, een treiler van twintig meter, zijn mekaar danig dicht voorbijgevaren dat het vistuig van de treiler meegetrokken moet zijn met de Rosa. De stuurman aan boord van de Rosa valt uit de lucht en bevestigt niks abnormaals te



hebben opgemerkt. Hij heeft wel veel lichten van vissersvaartuigen gezien en zijn vaart vermindert van 12,7 ml naar 9 ml. Een eigenaardigheid is dat de koerslijn van de Rosa 0,6 ml zuidelijker ligt van de aanvaringspositie

gemeld door de Thalassa. Dit kan het gevolg zijn van het feit dat Thalassa haar positie noteerde enkele minuten voor de aanvaring. Vast staat dat in het logboek van Rosa geen aanvaring werd gemeld en uiteraard ook geen positie van aanvaring. 'Er is geen zekerheid dat er een aanvaring zou zijn gebeurd', zegt de kapitein; veel vissersvaartuigen voeren op korte afstand voorbij en de stuurman heeft de speed vermindert tot 9 ml. Maar ook dit werd niet in het logboek vermeld! Is er dan geen aanvaring geweest? De zware averij aan het vissersvaartuig is duidelijk het gevolg van zware aanvaring met haar voorstevens. En er zijn twee indeukingen in de romp van Rosa. Een ander bewijs: Rosa heeft een maximum diepgang van 6 m en de indeuking door de Thalassa ligt 2 meter boven haar waterlijn. De schade kan dus rederijkerwijze veroorzaakt zijn door een vissersvaartuig, bevestigden de marine surveyors in Algeciras, waar Rosa aanmeerde. Het is niet uitgesloten dat Thalassa in aanvaring kwam met Rosa, zegt de Belgische surveyor. Het 'manoeuver van de laatste kans' uitgevoerd door de treiler heeft een ramp vermeden. Vissersvaartuigen mogen in de verkeersbaan geen schepen hinderen stelt het reglement, dat wel. Maar het zeeaanvaringsreglement geldt evengoed binnen als buiten de verkeersbaan! Wat dan? Er is de wet van 700 v. Chr. Lex Rhodia de factu: 'Door een bijdrage van allen moet worden vergoed wat voor allen is gegeven'. En die nog altijd geldig is.

LIN

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25 23

Jules: 0477 59 09 17

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende



Voor wat de oorlog tussen de Verenigde Staten en Afghanistan betreft mag je voor het ogenblik niets geloven van al wat daarover in de media gezegd en getoond wordt. In oorlogstijden wordt informatie immers dusdanig gefilterd dat ze alleen maar als leugen tot ons kan komen. Maar hoe zit het in vredetijd? Hoe zit het eigenlijk met de informatie die we over de visserij krijgen? Het lijkt er wel op dat ook onze sector in oorlog is: spionnen liggen op de loer en de propaganda-afdeling draait op volle toeren. Maar wie wordt hier eigenlijk misleidt... en waarom?

Over de scheefgegroeide concurrentieverhoudingen in de visserij

Het recht op informatie is de basis van het democratisch handelen. Een democratisch proces waarbij we onwetend gehouden worden is niet meer dan een klucht. Maar hoe verder we de zogenaamde informatiemaatschappij intrekken, hoe meer we constateren dat we vooral met stemmingmakerij overspoeld worden.

DES TE ERGER is het als die stemmingmakerij van een echte journalist komt. Zo slaagde een maritiem reporter er enkele weken geleden nog in een halve bladzijde van een weekblad te vullen met het bericht als zouden er talrijke experimentele initiatieven uit de kustvisserijsscheepsbouw op subsidies liggen te wachten (MMG in De Krant van West-Vlaanderen, 12 oktober 01). 'Op diverse scheepswerven loopt een vijftal projecten om een nieuw soort vaartuig te ontwikkelen', zo weet MMG ons te melden. Helaas komen de lezers niet te weten welk 'vijftal' initiatieven dat dan wel zijn, noch welke vijf (!) scheepswerven erbij zouden betrokken zijn. Wellicht dacht u, evenals wij, dat het nu juist de taak van een journalist is

om dat uit te vissen en het ons met de nodige beroepstrots mee te delen. Helaas blijkt dat volgens MMG niet meer het geval te zijn. In het betreffende weekblad wordt het achterhouden van deze informatie als volgt gerechtvaardigd: 'Die anonimiteit dient als bescherming van die projecten — die wellicht in het najaar bekend gemaakt worden — tegen concurrentie uit Nederland, Frankrijk en Polen.' Daar kunnen heel wat vragen bij gesteld worden. Bijvoorbeeld deze: is het de taak van een reporter om de concurrentiepositie van de scheepswerven te beschermen? Wij dachten van niet. Journalisten horen hun lezers gewoon te informeren; daar worden ze voor betaald en voor niets anders. Daarenboven werden enkele van die zogenaamd



'geheime' projecten vroeger al in HVB uitvoerig besproken. Dat geldt o.m. voor het Cogitoproject van reder Willy Versluys en de kustcatamaran van de groep rond De Vestele. Vraag blijft dus welke drie andere er nog liggen te wachten op subsidies. MMG deelt het ons niet mee. Welke andere werven zijn er zwanger van een revolutionair prototype? MMG zegt het ons helaas niet, want de concurrentie uit Polen zou wel eens de Krant van West-Vlaanderen kunnen lezen, met alle ge-

SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73
E-mail: info@shipyard-lowyck.com
Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

volgen van dien. Samenvattend: na lezing van heel dat stuk weten we nog niets dan datgene wat onze lezers al lang weten.

Waarvoor dit nietzeggende bericht uiteindelijk dient, is ons dan ook niet meteen duidelijk. Of het zou voor een of ander lobbywerk in Brussel moeten zijn. Daarover zegt MMG: *'Vooral in het binnenland, op gewestelijk, federaal en Europees niveau, moet er werk worden gemaakt van een promotiebeleid*



voor de kleine visserij en aanverwante scheepsbouw. (...)' En is er iemand die zich tot deze edele opdracht geroepen voelt? Ja hoor, want de enige naam die in heel het krantenstuk afgedrukt wordt is deze van de Oostendse professor dr. Georges Allaert, die zichzelf blijkbaar een toekomst toedicht als de Fernand Traen van de kustvisserij. Hij wordt in dat stuk als enige geciteerd: *'Dat men eens met een serieus dossier naar de overheden trekt en er blijft plakken tot men resultaat boekt. Een voorbeeld: Fernand Traen ging (sic) jaren rond op de kabinetten in Brussel en verwierf meer dan honderd miljard frank voor de uitbouw van Zeebrugge. Zo'n figuur zou er ook voor de visserijscheepsbouw moeten zijn.'* Haha, deze professor blijkt een ambitieus kereltje te zijn.

OOK HET INFORMATIEBLAD van de Rederscentrale wordt hoe langer hoe meer een tijdschrift waaruit alle informatie geweerd wordt. Hoe langer hoe meer moet alles er wijken voor het lobbywerk dat *'structurele maatregelen'* moet zien te bewerkstelligen om onze zogenaamde *'scheefgegroeide concurrentiepositie'* weer recht te trekken.

Hoe iemand echter op een ernstige manier kan beweren dat de concurrentiepositie van de Vlaamse vloot scheefge-

groeid is, is ons totaal onduidelijk. De argumentatie die we daarover te lezen krijgen mag dan wel mooi ogen (net zoals hogervermelde halve bladzijde van MMG in De Krant van West-Vlaanderen overigens), maar ze raakt kant noch wal. Dat is spijtig, want op die manier krijgen we geen wapens in handen om de visserij uit het slop te halen. Wie denkt dat men 'Brussel' met zo'n knutselwerk om de tuin kan leiden, onderschat ambtenaren en politici. Zou het niet mede daardoor komen dat de Rederscentrale in 'Brussel' almaar minder te betekenen heeft? Of hoe het lobbywerk zich tegen zichzelf kan keren!

Laat ons de scheefgroei-argumentatie eens bekijken. Dat de Nederlandse visserij dichterbij de Noordzee ligt dan de Belgische is geen scheefgroei, maar een natuurlijke situatie die onze verre voorouders uit de middeleeuwen al kenden. Geen enkele reder ter zeevisserij kan toch inroepen dat hij dat destijds niet geweten heeft. Of zijn er in de Rederscentrale mensen die beweren dat de Noordzee intussen scheefgegroeid is? Is de exploitatie van een schip in België duurder dan in Nederland? Het enige zinnige antwoord op deze vraag is: we weten het niet. Om ons daarover ernstig uit te spreken ontbreken veel te veel gegevens. Weet iemand hoeveel vis er hier ècht aangeland wordt? Neen! Weet iemand hoeveel vis er in Nederland ècht aangeland wordt? Neen! Het enige dat daarover gezegd kan worden is cafépraat. Vraag is vervolgens hoe we die twee concurrenten dan met elkaar zouden kunnen vergelijken. Je zou er natuurlijk wel kunnen van uitgaan dat de grootte van de onbekende aanlandingen in de twee landen eenzelfde percentage van de officiële vangsten bedraagt, maar dat wordt dan weer tegengesproken door talrijke reders die me ervan proberen te overtuigen dat er elders meer zwarte vis aangeland wordt dan in hun vismijn. En we gaan door. Weet iemand welke economische impact er uitgaat van het gebruik van de binnenkuil in de boomkorvisserij? Neen! Hoe zouden we dan kunnen weten of de rederijen vandaag al dan niet rendabel uitgebaat worden? Is de economische impact van de binnenkuil te verwaarlozen? Waarom wordt die dan praktisch algemeen gebruikt? Waar zouden daarover cijfers kunnen opgevraagd worden? Nog niet overtuigd? Weet iemand hoeveel pk's een vaartuig van 1300 pk

heeft? Het antwoord zal de mensen aan de wal verbazen, maar niet de vissers. Dat antwoord is: neen! Waarschijnlijk is zo'n 1300 pk-vaartuig goed voor 1600 pk, misschien wel voor 2000. We weten dus bij benadering niet hoeveel vermogen onze vloot ècht telt. Dat is nochtans een onmisbaar gegeven voor iemand die iets zinnigs over de rendabiliteit ervan wil zeggen. Is het schip van deze of gene reder rendabel? Wie zal het zeggen? Wie een vaartuig uitreedt van 2000 pk (wat in België verboden is) en slechts over quota beschikt voor de wettelijk toegestane 1300 pk, heeft wellicht wel grondstof (quota) tekort om rendabel te werken, maar dat wéét de reder toch al op het moment dat hij die motor in het schip plaatst. Niets scheefgroei, dat zit al scheef vanaf de start, vanop de werf. Ronduit pervers wordt heel die scheveconcurrentiepositie-blablabla als ze dient om de gemeenschap te laten opdraaien voor de kosten van dat kwalijke handelen. Stel dat ik in een straat woon waar huizen gebouwd mogen worden van ten hoogste twee verdiepingen. Stel dat ik daar feestelijk mijn broek aan veeg en er een woning zet van drie verdiepingen ('Omdat ze dat in die andere straat ook mogen doen'). Ik zou al van geluk mogen spreken als niemand er iets over zegt. Maar als ik achteraf ook nog eens het lef heb publieke steun te eisen voor het verwarren van die derde verdieping, dan ga ik toch echt wel te ver. Of niet? Ik zou bij mijn burens, en bij de overheid, mogen klagen wat ik wil over mijn *'scheefgegroeide concurrentiepositie'*, ze zouden terecht antwoorden: eigen schuld, dikke bult.

De concurrentiepositie-aanpak om de Vlaamse visserij te verdedigen, blijkt gebaseerd te zijn op oogverblindings.

En zo komt het dat de visserij finaal naar de haaien gaat.

Wie me nu wil tegenspreken zal goed beslagen het visserijerf moeten oprijden, want ik lig hier met een pakje bewijzen om 'U' tegen te zeggen. U antwoordt dat het elders wellicht niet beter is. Daarin kunt u gelijk hebben. Maar u zult mij niet tegenspreken als ik zeg dat het daardoor komt dat de schippers hoe langer hoe meer geconfronteerd worden met nóg lagere quota. En toch blijven we, als waren we struisvogels, onze kop in het zand steken. De stocks zijn de uitgeputting nabij, maar je gelooft je ogen niet als je leest waaraan dat volgens onze imagebuilders ligt:



'Volgens het departement visserij wordt het opwarmen van de planeet als één van de grote boosdoeners weerhouden.'

(1) Het zal er uiteindelijk nog op uitdraaien dat de sectortop het weer (!) als grote schuldige voor de uitputting van de visvoorraden verantwoordelijk stelt! Ik zal niet tegenspreken dat de opwarming van de planeet er 'iets' mee te maken heeft, maar daarmee is het dan ook gezegd. (2) Weer of geen weer, het is en blijft nog altijd zonneklaar dat overbevissing de hoofdschuldige is. Dat voor wat de rondvis betreft. Volgens de sectortop is er met de platvis zelfs niets aan de hand. Tong kan, in tegenstelling tot kabeljauw, de weersverandering zichtbaar goed verwerken.

Ik citeer uit hetzelfde nummer van de Rederscentrale: *'De tongvangsten zijn niet alleen zeer goed, de hoeveelheden kleine tong wijzen op een zeer grote reproductie'*. Als er al iets aan de tongvangsten scheelt dan komt dat door de sportvissers en de zeehonden.

Wanneer zal men daarboven eindelijk eens begrijpen dat dergelijke goednieuws-show ons geen sikkepit vooruithelpt? Waarom weigeren onze sectorverantwoordelijken (en de wetenschapsmensen die daar als slijm aan vastkleven) de problemen — vooral deze waar we zelf iets aan kunnen doen — klaar en duidelijk te formuleren tot wanneer ze zelfs in dovemansoren doordringen? Waarom bereiden ze de reders niet voor op hetgeen onvermijdelijk zal komen als we doorrazen op deze doodlopende weg?

De informatie die ons van richting kan doen veranderen bestaat nochtans. Ze zou op elke scheepsbrug van de Vlaamse vloot moeten liggen. Zo is er het werk van de Canadese Jeffrey Hutchings (Dalhousie Universiteit) die afname en herstel van 90 visstocks, verspreid over de wereldbol, bestudeerd heeft. (3) Dat is informatie die je bij de strot grijpt hoor. Wie dat gelezen

heeft, smijt al die goed-imagocursussen onmiddellijk de papiermand in. Wie nog meer nodig heeft kan dat ook krijgen. In Hamburg vergaderde daarover een groep van vijftig experts. Zij kwamen tot de conclusie dat maar liefst 38 (achtendertig!!!) vissoorten in de Noordzee en de noordelijke Atlantische Oceaan met uitsterven bedreigd zijn. Daarbij werd onder meer... tong genoemd. Het bericht stond al in juni 2000 in HVB.

En nu maar hopen dat het weer niet al teveel tegenvalt. (fv)

(1) Bart Schiltz, 'Het Belgische voorzitterschap en de visserij' in het Informatieblad van de Rederscentrale oktober 2001.

(2) Dat blijkt o.m. uit het studiemateriaal dat dr. Chris Reid van het Britse Sir Alister Hardy Foundation for Ocean Science bij elkaar gesprokkeld heeft.

(3) zie hiervoor het tijdschrift 'Nature', volume 206, augustus 2000.



VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN



cvba HULP IN NOOD



ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN

H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE

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

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

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

VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE

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

1. LICHAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN

2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)



VOOR

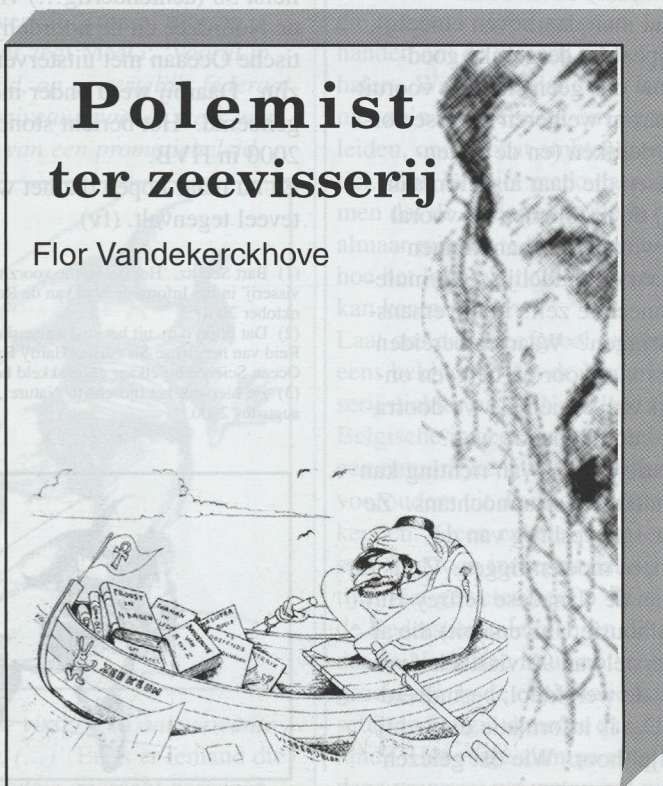
BRAND - AUTO - ARBEIDSONGEVALLEN - PERSOONLIJKE ONGEVALLEN -
HOSPITALISATIE - BA GEZIN (FAMILIALE) - BA UITBATING - YACHTING EN
PLEZIERVAART - RECHTSBIJSTAND - REISBIJSTAND - ENZ.

Vandaag bij de
drukker, binnenkort
in uw brievenbus

Volgend jaar zijn we 15 jaar ouder

Polemist ter zeevisserij

Flor Vandekerckhove



599,- bef

14,85 euro
(Verzendingskosten inbegrepen)

Ja,
ik wil
dat het
boek 'Po-
lemist ter
zeevisserij'
nog voor nieuw-
jaarsdag in mijn
brievenbus zit. Ik be-
taal nu nog niets, maar
wacht op de rekening die
me samen met het boek toe-
gestuurd wordt op onderstaand
adres:

naam en voornaam:

straat en nr:

postnr en gemeente:

(desgevallend) BTW-nr:

In 2002 zal het vijftien jaar gele-
den zijn dat een nieuwe ploeg
Het Visserijblad van een zekere
dood redde. Kort nadat de vo-
rige uitgever de publicatie opge-
geven had, kwamen drie jeugd-
vrienden (Crabeels, Versluys en
Vandekerckhove) bij elkaar en
besloten er hun schouders
onder te zetten, tot meerdere
eer en glorie van de maritieme
cultuur.

In minder dan geen tijd wisten
ze rond zich een groep 'zeezot-
ten' te organiseren die zich ook
wel wilden inzetten om dit apar-
te blad nieuw leven in te blazen.

En het opzet slaagde.
Gaandeweg ontpopte HVB zich
tot een merkwaardig dwars-
liggend, uniek tijdschrift waarin
plaats geruimd wordt voor infor-
matie, humor, duiding, cultuur,
satire, voor heterodoxe visies
en voor... polemiëk.

Polemist... het werd zelfs de
geuzennaam waarmee redac-
teur Flor Vandekerckhove zich
voortaan door het visserijland-
schap zou moeten bewegen.
Om deze vijftienjarige kaapron-
ding te vieren, worden, geheel
in de geest van dit rebelse blad,
**dertig van de meest polemi-
sche stukken** verzameld die
Flor Vandekerckhove in die vijf-
tien jaar bijeengeschreven
heeft. Heel toepasselijk ge-
beurt dit onder de titel **Polemist
ter zeevisserij**.

De bijna **200 bladzijden** tellen-
de bundel vormt een geheel
van goedgeschreven, kritische
commentaren op de **recente
ontwikkelingen** die de visserij
gebracht hebben tot op de
plaats waar ze nu staat. De
selectie toont ons daarenboven
dat HVB vijftien jaar lang een
fundamenteel mensenrecht ver-
dedigd heeft: het recht om een
eigen geluid te laten horen, ook
als dat de mannen die de
lakens uitdelen niet welgevallig
is.

Bon uitknippen en opsturen naar HVB, H. Baelskaai 12/1 te 8400 Oostende

HET IDEALE NIEUWJAARSGESCHENK



DE LAATSTE vuurtorenwachter

Voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

NEEN, MET HET koningsbezoek aan ons sectortje heeft de hieronder staande tekening niets te maken. Want ik wil het heden op deze traditioneel fel anti-koningsgezinde (en anti-àlles) bladzijde uitsluitend en alleenlijk hebben over de nieuwe politieke cultuur die als 1 besmettelijke (en daarenboven vuile) ziekte om zich heen grijpt. En waartegen wij moeten ageren vooraleer 1 of ander vliegmachien zich in ons redactielokaal boort.

Ja, 1 kwaal is het, deze nieuwe politieke cultuur, 1 variant van de elbonavirus, meer zelfs: 1 soort miltvuurbacterie. Als Osama Bin Laden daar niet achter zit, dan weet ik het ook niet meer.

Weet gij nog op wie ge moet stemmen? Wel, ik ook niet. Op de eerstvolgende kiesbrief zullen wij immers geen één van de ons bekende partijen terugvinden. De eertijds zo vertrouwde politieke wereld lijkt vandaag eilaas op 1 nest waarin 1 moeder haar eigen kinderen niet meer herkent.

Neen, wij zijn van de weeromstuit lid geworden van 1 Vereniging voor de Weder invoering van de Oude Politieke Cultuur (VWOPC van de volksmond). Zelf stammen wij dan ook nog uit de tijd waarin de liberalen heel terecht Liberale Partij heetten en de kaloten als één man op de jonge veelbelovende (en later weinig gevende) Tindemans stemden. De sossen waren verenigd achter het vaandel van de B.S.P. en voor de rest was er niets te zien in het klote-politieke landschap of het zou het ontwakken van de V.U. geweest moeten zijn, waarin de fascistten, vermomd als democraten, geduldig hun toer afwachten.

Van dit alles is vandaag niets overgebleven. Laat ons ten bewijze daarvan beginnen met de VU, zodat we er rap vanaf zijn. Heden zal niemand nog op de VU kunnen stemmen. 1 groot deel van dat partijtje is immers al lang geleden overgestapt naar het Vlaams Blok (dat naar verluidt binnenkort zijn naam verandert in NSVKP (Nationaal Socialistische Vlaamse Klootjesvolkpartij), 1 ander deel volgt de heer Bourgeois naar de nieuw op te richten DEJA VU en de rest vinden we terug in de CHIRO van Bert en zijn papa.

De sossen zijn voortaan geflest in de SPA (rood), 1 drank die op geen enkele

vergadering van die sossen te vinden is en bijgevolg 1 naam die daar geen enkel belletje doet rinkelen. Als laatste in de rij is nu ook de CVP opgeheven en heten de verdedigers van de hoeksteen (nu ook voor homo's!) van de maatschappij, voortaan CV&P of zoiets. Dat laatste is 1 vondst van de heer Declercq, de Kortrijkzaan die erin slaagt telkens hij zijn mond open doet minstens tien stemmen te verliezen. Dat zit dus wel goed!

Rest ons nog hier aan toe te voegen dat onderstaande tekening alleenlijk maar dient om onze talrijke en machtige tegenstanders weder eens danig op de zenuwen te werken, zodat ook deze bladzijde aan het dossier toegevoegd wordt dat op het ministerie van landbouw gekoesterd wordt. Hetgeen hun dag uiteraard bijzonder goedmaakt. Alsook de mijne. En ik verhoop van u hetzelfde. Zodat we allemaal content zijn.





Power to control your service
ABB Marine & Turbochargers

ABB
ASEA BROWN BOVERI

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

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