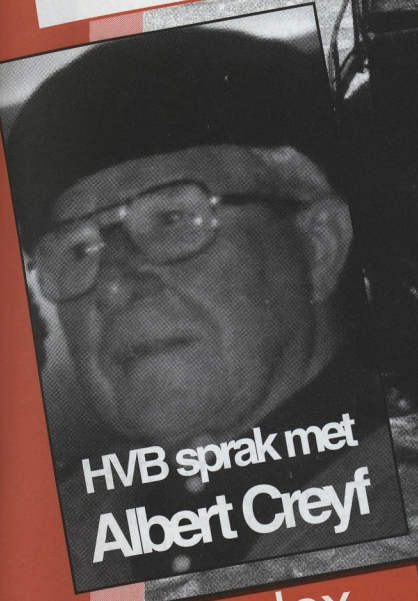


*De Laatste Vuurtorenwachter  
met nòg schokkender foto's!!!*

Een visser  
over zijn  
**INKOMEN**

Een visser  
over zijn  
**VAART-  
DAGEN**

Een visser  
over zijn  
**STRESS**

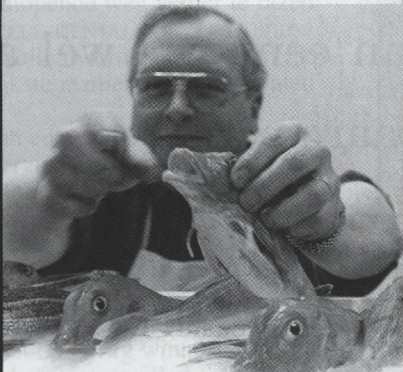


HVB sprak met  
**Albert Creyf**

met index  
HVB-artikels  
2001

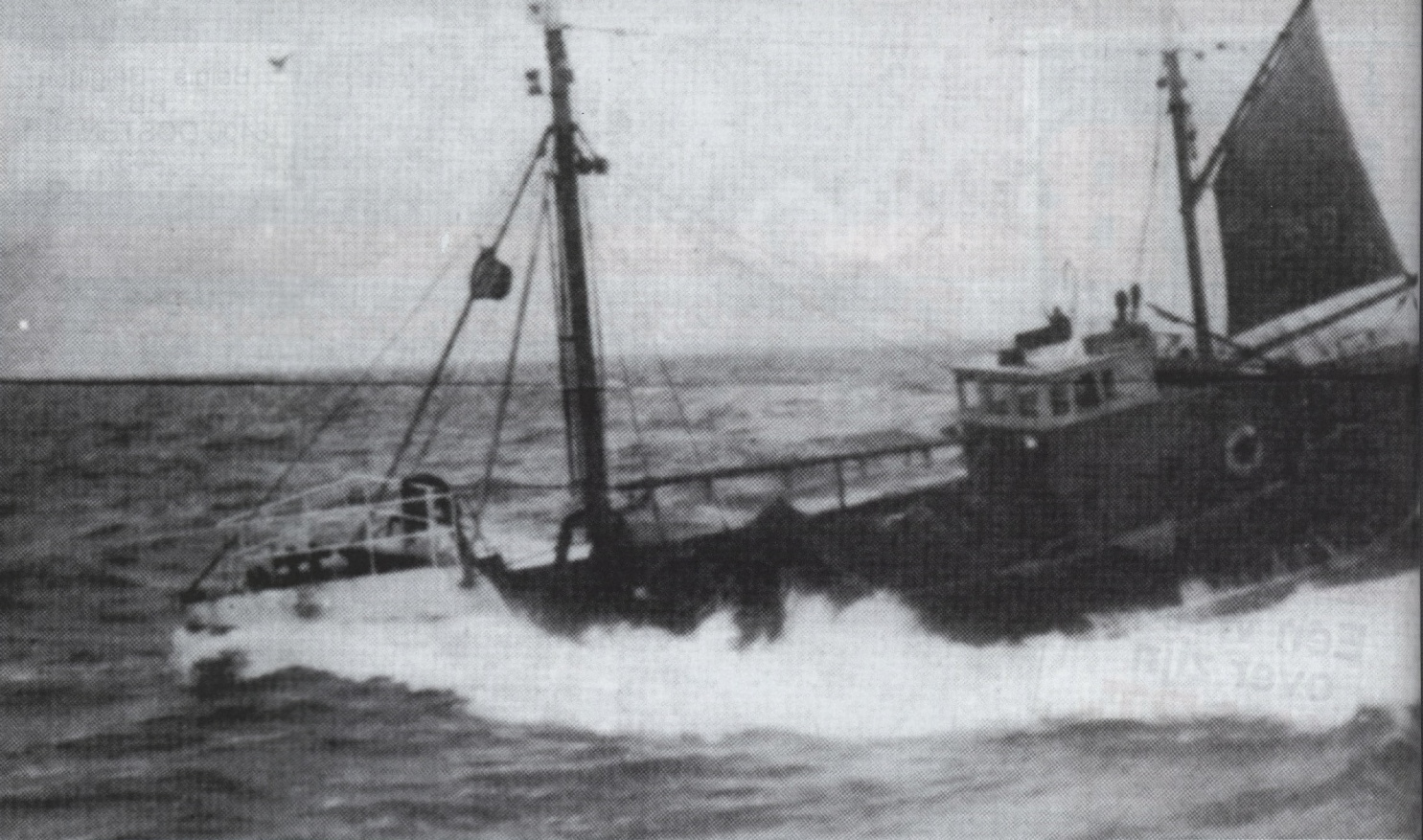


en de vis van



het jaar is...

## Freddy Pollet leidt Vismijn Oostende



De H.49 De Blauwvoet waarmee de familie Utterwulghe in 1940 uit Heist naar Engeland vluchtte. Na de bevrijding, terug in België, kreeg het vaartuig het nummer Z.510.

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 69 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 69

## HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine  
van de zee

Losse nummers 2,50 €

### Colofon

MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Dirk Callebaut, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zet-  
duivel, Philippe Godfroid, Norbert  
Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank  
Neyts, Jef Klausing, Willem Lans-  
zweert, Marc Loy, L.K. Merate, Annie  
Vanhee (tekeningen), Willy Versluys  
(di rectie), 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:  
HVB,

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

Tel. en fax: 059/32 55 59

E-mail:

hetvisserijblad@hotmail.com

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

ISSN: 0776-6912

### Abonnementen!

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

\* Jaarabonnement Nederland (12 ope-  
envolgende nummers startend vanaf  
de betaling) door storting van 51,29  
euro op nummer 64.14.29.592 t.n.v.  
vzw Liefkemores [Fortis Bank Neder-  
land, Lange Wolstraat 10-12 te 4524  
CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto G. Walters



ZOALS WE DAT jaarlijks doen rond deze periode, hebben we ook nu weer een inventaris gemaakt van de artikels die het voorgaande jaar in HVB verschenen zijn. Het is een monnikenwerk dat ons tegelijk ruim de tijd geeft om de visserijgebeurtenissen van het afgelopen jaar voorbij ons *geestesoog* te laten passeren. En zoals de dichteres weet dat het goed is *'in eigen hert te kijken nog even voor het slapen gaan'*, zo is het voor ons goed in het eigen blad te kijken vooraleer we de taken van het nieuwe jaar uitvoeren.

De lezersrubriek alleen al van dit blad geeft ons daarbij voldoende stof om over de evolutie van de Vlaamse visserij na te denken. Ten eerste valt het daarbij op dat HVB er, ook in 2001, weer eens daadwerkelijk in geslaagd is een dialoog met de lezers aan te gaan. Het aantal brieven dat dit blad toegestuurd krijgt is merkwaardig groot, vooral wanneer we weten dat het aantal vissers almaar afneemt. Zo maakt deze lezersrubriek het de waarnemer duidelijk dat de vissers mondiger geworden zijn dan ze dat vijftien jaar geleden waren. Niet alleen is het aantal vissers dat voor zijn mening uitkomt exponentieel gegroeid, tegelijk is de kwaliteit van de brieven er in de loop der jaren sterk op vooruitgegaan.

Je zou dan ook denken dat de sectortop en de beleidsverantwoordelijken nu een bijkomend middel in handen hebben om de toekomst van de vissersgemeenschap veilig te stellen. De vissers ventileren via deze brieven immers klachten, opmerkingen en voorstellen. Zij maken (aan elkeen die heet lezen wil!) duidelijk welke de oorzaken zijn voor het bemanningstekort. Talrijk zijn de brieven (en andere bijdragen) die ons uitgelegd hebben waarom de vissers — ondanks het geld dat er te verdienen valt — uit de sector vluchten. Een leiding die haar taak ernstig opneemt, maakt dan ook van deze bijdragen gebruik om recht te zetten wat scheef staat. Helaas is daarvan op het sectorveld niets te merken. Zo konden we onlangs nog lezen dat de voorzitter van de Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij de echte visserijproblemen terugbrengt tot twee: een gebrek aan quota en... *een slecht imago*. De man zegt dat, schaamteloos, nadat er een Nederlandse studie gepubliceerd werd waaruit blijkt dat de leegloop uit de visserij NIETS met het imago te maken heeft en nadat talrijke vissers hem via de lezersrubriek van HVB uitgelegd hebben wat dan wèl de oorzaken zijn. Hoe komt het dan toch dat hij dat schaamteloos blijft zeggen? Dat komt doordat hij zich daarin gesteund weet door de hele sectortop die vastbesloten is op de doodlopende weg verder te razen TOT DE VLAAMSE VLOOT NOG HOOGUIT ENKELE TIENTALLEN VAARTUIGEN TELT, die dan door buitenlanders bemand zullen worden. Want voor deze welvarende sectortop is dat de gemakkelijkste manier om alles te laten zoals het is.

Ook nu weer publiceert HVB een brief van een visser die een alarmkreet slaakt en we gingen een andere visser interviewen die onlangs zijn eerste vaarten meemaakte. Daaruit blijkt dat de term 'welkom aan boord' puur cynisme is! Of deze kreten tot in die andere wereld van de sectortop zullen doordringen is echter, zo leert ons de ervaring, hoogst onwaarschijnlijk. De kloof tussen de *twilightzone* waarin deze top zich blijft bewegen en de werkelijkheid blijkt daarvoor te groot te zijn.

Intussen doet de sector (daarin hartstochtelijk gesteund door haar sociale partners en de overheid) er alles aan om het de vijftig winnaars die uiteindelijk uit deze ratrace tevoorschijn zullen komen ter wille te zijn. Dat de mening van de vele honderden die daarvoor op dat altaar van *de Heilige Concurrentiepositie* geslachtofferd worden van géén tel is, wordt wellicht ook u stilaan duidelijk.

Dat is althans de mening van...

*de man op de kaai*

Kersvers visser Peter Dergeloo:

## ‘Zee Kiezen? Ik wil wel, maar...’

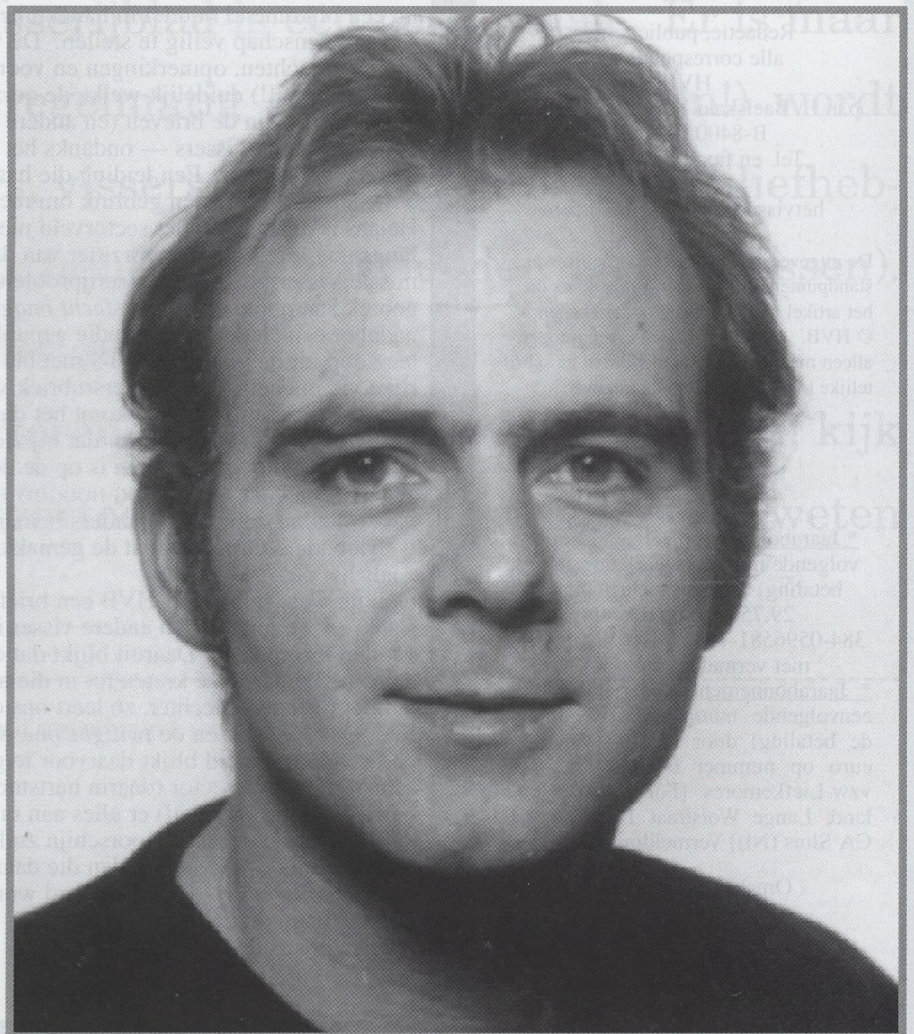
PETER DERGELOO (°1965) IS een jongeman die zich, zoals men dat zegt, in de ‘fleur’ van zijn leven bevindt. Helaas is hij ook werkloos. Maar Peter is iemand die van aanpakken weet en gezond van lijf en van leden is. Hij weet ook wat het is hard te moeten werken en daarenboven is het een man die niet op zijn kop laat zitten. Aan een vorig leven heeft hij een hoopje schulden overgehouden. Veel is het niet maar, zoals gezegd, Dergeloo is er de mens niet naar om bij de pakken te blijven zitten en hij wil zo gauw mogelijk van die schulden af. U begrijpt het: we hebben hier te maken met iemand die uitermate geschikt is om het bemanningstekort met één eenheid te verminderen. Of de visserij een goed of een slecht imago heeft zal hem worst wezen. Hij wil ‘Zee Kiezen’.

*DUS PRESENTEERDE PETER Dergeloo zich op de kaai, waar wij hem destijds de weg naar de Rederscentrale wezen. Neen, hij hoefde niet te zeggen dat wij hem gestuurd hadden. Tegelijk deden wij hem wel beloven verslag uit te brengen van zijn wedervaren, mocht hij er inderdaad in slagen visser te worden. Want het leek ons een interessant experiment te zijn. We wilden wel eens te weten komen hoe de sector, buiten de vergaderzalen, in het echte leven omspringt met het bemanningstekort en met iemand die zich aandient om het mee te helpen oplossen.*

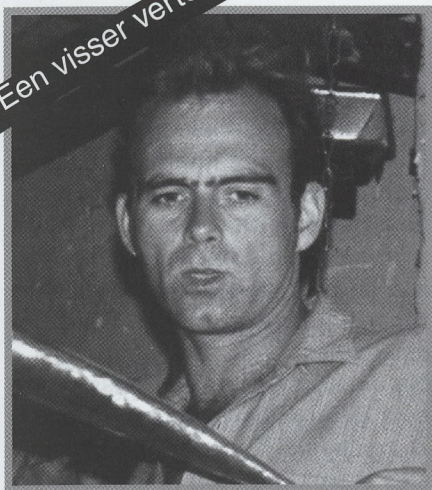
VERVOLGENS TOOG DERGELOO op zoek naar een reder. Meteen al had hij prijs. Hij kon beginnen als lichtmatroos, zich intussen voorbereiden op het mondelinge examen dat hem toelaat wacht te lopen, en hij zou 4% op de besomming krijgen. Peter Dergeloo kwam te weten dat het schip korte reizen maakte die telkens zo’n miljoen frank (€ 24790) opbrachten. Als het allemaal een beetje meezat dan zouden zijn schulden vlug afbetaald zijn. Een miljoen voor het schip betekent 40.000

frank (€ 992) voor de lichtmatroos, hetgeen al gauw 100.000 frank per maand moet zijn, zo dacht Dergeloo toch, en er was niemand die hem tegensprak.

Bij de VDAB waren ze ook wat blij met het initiatief. Dergeloo werd er ingeschakeld in een project van Individuele Beroepsopleiding (IBO) waardoor de VDAB



Een visser vertelt



Dergeloo was blij verrast over zoveel welwillendheid op onze kaaien. Hoe komt het toch, zo dacht hij, dat er in de visserij zoveel geklaagd wordt? Zelf had hij in enkele dagen tijd immers alleen nog maar hulpvaardige en vriendelijke mensen tegen het lijf gelopen.


zijn werkloosheidsuitkering blijft betalen en de reder (ook via de VDAB) het verschil bijpast tussen de uitkering en het effectief te betalen bedrag dat in een contract vastgelegd wordt. Een goede zaak voor de reder die maar een deel van de personeelskost moet betalen (waardoor hij bijgevolg zijn vermeende scheefgegroeiende concurrentiepositie kan recht trekken), een goede zaak voor de visserij die er een goede kracht bijkrijgt en een goede zaak voor de VDAB die ongetwijfeld subsidies incasseert telkens er zo'n IBO aan het palmares toegevoegd wordt. Maar is het ook een goede zaak voor Peter? Hij bekeek het bedrag dat op het contract vermeld werd en vroeg wat er zou gebeuren mocht het schip méér besommen dan daar contractueel aangenomen werd. Geen probleem, zo zegde de inmiddels gepensioneerde ambtenaar hem. Mochten de besommingen wonderwel meevallen dat zou het bedrag op het contract aangepast worden. Dergeloo was blij verrast over zoveel welwillendheid op onze kaaien. Hoe komt het toch, zo dacht hij, dat er in de visserij zoveel geklaagd wordt? Zelf had hij in enkele dagen tijd immers alleen nog

maar hulpvaardige en vriendelijke mensen tegen het lijf gelopen. En hij moest zijn eerste stappen aan boord nog zetten! Ja, het leek erop dat de sector ten onrechte met een slecht imago opgezadeld zat.

### Zee Kiezen

Dergeloo: 'Op 19 november vatte ik dan mijn eerste reis aan, richting West. Die reis duurde 9 à 10 dagen. En ja, het is zwaar werk. Per 24 uur slaap je 3 keer 1,5 uur. Negen dagen aan een stuk. Wat dat betekent kun je alleen maar

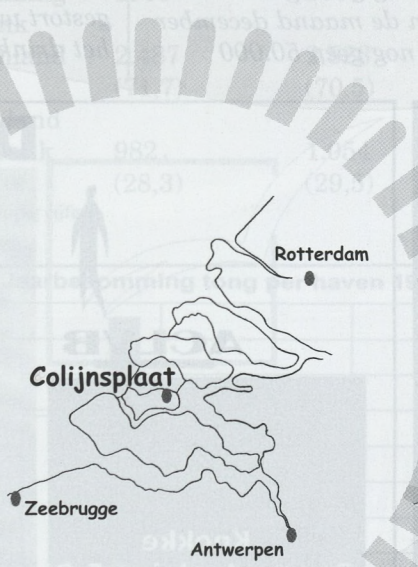
weten als je het doet. Het schip is daarenboven een oud vaartuig, zonder transportband. Alles komt op dek terecht en dat is dus heel de tijd trekken en sleuren. Het vriest. Tegelijk laten de mannen aan boord je zeer goed voelen dat je nieuw bent en waar ze er normaaliter met tweeën voor staan moet jij het als groentje nogal eens alléén opknappen.' Maar op het einde van de reis bleek de besomming inderdaad zeer goed te zijn en zegt het lied niet: 'Zerp is het zweet, maar zoet is het loon?'. Dergeloo: 'Het schip



## 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!

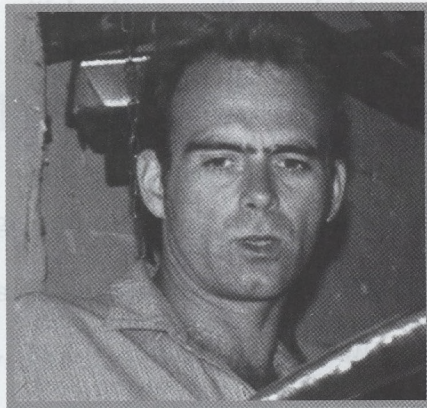


Rotterdam  
Colijnsplaat  
Zeebrugge  
Antwerpen

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

maakte 1.150.000 frank. Ik had mijn rekening stiekem vlug gemaakt: 45.000 frank! Ja, dat zou me goed van pas komen. De tweede en de derde reis ging het werk me trouwens ook al beter af. Je moet dat onregelmatig leven uiteraard eerst een beetje gewoon worden. Voor de rest is er niets moeilijks aan. Veel werken en gewoon almaar voortdoen. In december maakten we drie reizen die op de markt telkens zo'n miljoen opleverden. Terwijl ik op het geld wachtte dat de VDAB zou storten, berekende ik dat ik in december zo'n kleine 120.000 frank zou binnenrijven en dat het vlug afgelopen zou zijn met mijn schulden. Ja, ik kreeg het uiteraard niet in de schoot gesmeten en mijn sociaal leven mocht ik aan de kapstok hangen. Ik had in december drie reizen gemaakt met telkens maar twee dagen onderbreking, waarvan ik dan ook nog telkens een halve dag op dat schip bezig was... Ik was al blij dat ik mijn kleren gewassen, gestreken en gedroogd kreeg vooraleer ik weer op weg naar de West was.'

De lange uithuizigheid blijkt bij deze beginnende visser al een en ander in vraag te stellen, maar gelukkig is er het inkomen dat alles weer goed zal maken. Of niet? Dergeloo: 'Intussen heb ik het geld op mijn rekening gekregen. Weet je hoeveel? In de maand december heb ik op zee nog geen 50.000



'Je sociaal leven is wel naar de knoppen, maar als je daardoor je kop weer financieel boven water kunt steken, maakt dat het toch weer goed.'

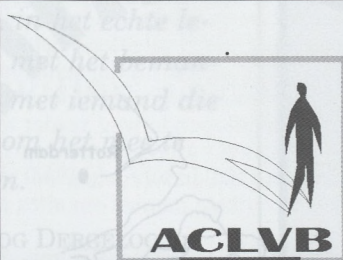
frank netto (€ 1240) verdiend! Terwijl dat schip die maand toch drie miljoen gemaakt had. 4% op drie miljoen is bij mij echter nog altijd 120.000 frank (€ 2975). Ik weet niet of de andere vissers daarop later nog belastingen moeten betalen of dat die belastingen daar al van afgetrokken zijn... maar zelfs als er later nog een pak belastingen af gaat, vraag ik me af waar mijn 4% naartoe is. Stel nu dat die belastingen 50% bedragen, wat toch overschat is, dan kom ik nog aan 60.000 frank, dat is nog altijd 10.000 frank meer dan wat er op mijn bankrekening gestort werd. Gelukkig is er nog het drinkgeld, maar ook daar zal

ik geen schulden mee kunnen afbetalen hoor.' Hij toont me als voorbeeld een omslag waarop een en ander gekrabbeld werd. Na aftrek van een en ander voor het eten en de 'gutters' staat daar een negatief resultaat dat de reder in zijn goedheid omgebogen heeft tot een positief saldo dat Dergeloo de ronde som van ruim 600 frank oplevert.

Nu weet ik ook wel dat vissers me niet altijd alles vertellen. Maar Dergeloo heeft alvast zijn conclusies getrokken. Hij heeft het schip gelaten voor wat het is en probeert het nu bij een andere reder. Inmiddels vaart hij al als matroos: 'Mocht dat niet vlug fundamenteel verbeteren dan mag de visserij het, wat mij betreft, meteen ook weer vergeten. 50.000 frank kan ik ook aan de wal verdienen. Meer zelfs: als een kuisvrouw evenveel uren als een visser gaat werken dan brengt ze gegerandeerd méér mee naar huis. Ik hoor trouwens dat veel vissers de weg naar de baggeraars inslaan. Dat lijkt me een goed idee. Ik zal daar ook eens informeren.' (ev)

**Nòg vissers die voor hun mening uitkomen. Zie bladzijden 23 en 30!**

W E E K B L A D  
**TIJDINGEN**  
Oostendenaar, vraag ernaar bij uw dagbladhandelaar



**Knokke**  
Gemeenteplein 35-37  
Tel: 050 632602  
Heist  
H. Lybaertstraat 1  
Tel: 050 511966

## DE LIBERALE VAKBOND



**WIJ MAKEN ER WERK VAN**

# Tongbesomming + 17 procent

GAF HET JAAR 2000 nog een daling van de aanvoer en besomming in de Belgische vismijnen, dan werd de achteruitgang vorig jaar weer goedge maakt. Het totale geveilde gewicht van door Belgische vaartuigen aangelande visserijproducten herstelde met 3 procent en dank zij stevig visprijzen ging ook de totale besomming erop vooruit.

In 2001 werd 18.053 ton onder Belgische vlag aangevoerde vis verhandeld in de drie kustvismijnen voor een totale waarde van 68 miljoen euro (2,75 miljard frank). Dat is in deze tijden van kommer en kwel toch nog een behoorlijk resultaat voor de rederijen. De globale aanvoer ligt in de lijn van de laatste jaren. Wel met dien verstande dat de quota nu door minder aanvoerders worden opgevist. Vijf jaar geleden telde de vloot nog 150 vaartuigen, nu nog circa 125. Bovendien hield de prijs van de meeste demersale vissoorten (goed voor 93 procent van de totale omzet) stand.

In tegenstelling met de lagere schol- en kabeljauw-aanvoer namen de tongaanlandingen toe (+ 7 %). Dat resulteerde in een besommingsaangroei van niet minder dan 17 procent. De tongopbrengst staat dan ook voor de helft van de aanvoerwaarde in de drie vismijnen. In 2000 was dat nog 46 procent.

## Marktaandeel

In tegenstelling tot de lichte euforie die men in de Zeebrugse Visveiling moet voelen, blijft de marktsituatie van de Oostendse en Nieuwpoortse vismijn problematisch. De verdeling van aanvoer en besomming helt steeds zwaarder door in de richting van Zeebrugge dat zijn positie in 2001 nog aanzienlijk heeft versterkt ten nadele van Oostende en Nieuwpoort. De cijfers bevestigen dit:

Aanvoer	2000	2001
Oostende	26,1 %	20,0 %
Zeebrugge	70,9 %	77,2 %
Nieuwpoort	3,0 %	2,8 %

Besomming	2000	2001
Oostende	25,9 %	19,7 %
Zeebrugge	71,3 %	77,7 %
Nieuwpoort	2,8 %	2,6 %

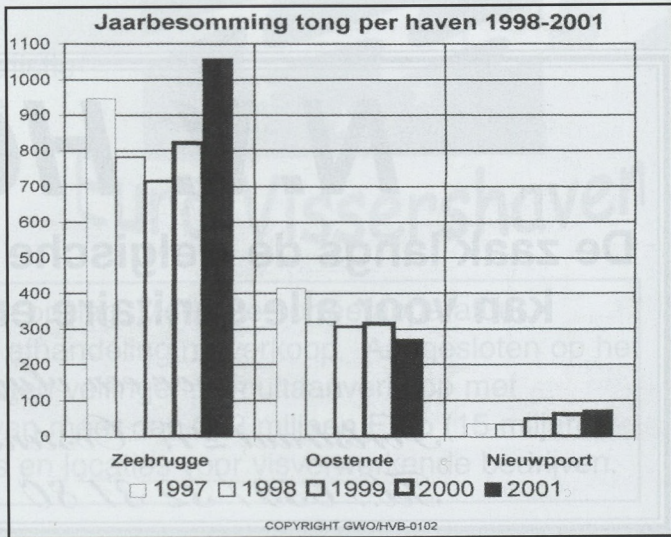
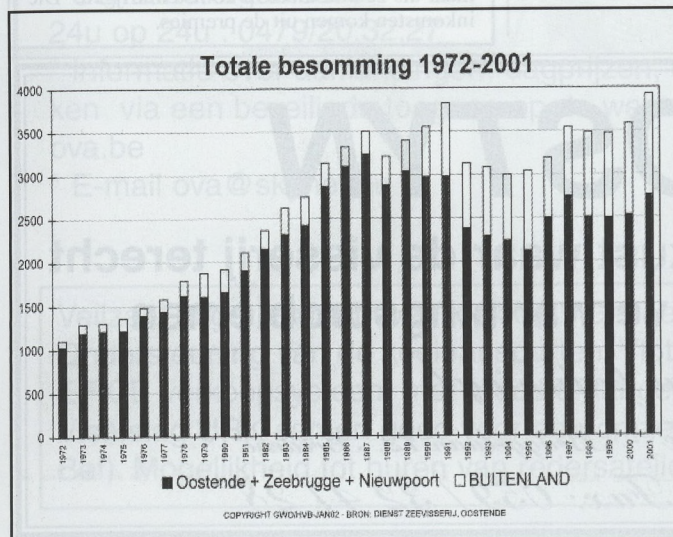
## 1/3de buitenland

De voorlopige cijfers van onder Belgisch vlag gevangen en in buitenlandse afslagen geveilde vis tonen zeker nog geen trendomkeer aan. De aanlandingen in vreemde havens worden geraamd op 8.650 ton (- 3 %). Dat betekent dat nog steeds een derde van de aanvoer rechtstreeks naar buitenlandse veilingen gaat. Laat er alvast geen twijfel over bestaan dat die voor 95 procent in Nederland liggen. Die aanvoer vertegenwoordigt een waarde van 29 miljoen euro (1,17 miljard frank) en dat is toch een stijging van 11 procent.

Aanvoer (ton)	1999	2000	2001
Binnenland	18.205	17.580	18.059
(%)	(68,8)	(66,3)	(*67,6)
Buitenland	8.262	8.942	*8.650
(%)	(31,2)	(33,7)	(*32,4)

Besomming m. frank	1999	2000	2001
Binnenland	2.487	2.523	2.753
(%)	(71,7)	(70,5)	(*70,2)
Buitenland milj. frank	982	1.054	*1.170
%	(28,3)	(29,5)	(*29,8)

(\* = voorlopig cijfer)



**Aanvoer en besomming 1998-2001 per haven**

AANVOER	2001	2000	1999	1998
Zeebrugge	13.941 ton	12.457 ton	12.218 ton	11.797 ton
Oostende	3.617 ton	4.589 ton	5.277 ton	5.558 ton
Nieuwpoort	502 ton	535 ton	705 ton	790 ton
TOTAAL	18.059 ton	17.580 ton	18.205 ton	18.144 ton

BESOMMING	2001	2000	1999	1998
Zeebrugge	2.140 milj.	1.800 milj.	1.700 milj.	1.682 milj.
Oostende	542 milj.	653 milj.	696 milj.	712 milj.
Nieuwpoort	71 milj.	70 milj.	91 milj.	105 milj.
TOTAAL	2.753 milj.	2.523 milj.	2.487 milj.	2.500 milj.

**Spreiding aanvoer en besomming per haven 1998-2001**

AANVOER	2001	2000	1999	1998
Zeebrugge	77,2 %	70,9 %	67,1 %	65,0 %
Oostende	20,0 %	26,1 %	29,0 %	30,6 %
Nieuwpoort	2,8 %	3,0 %	3,9 %	4,4 %

BESOMMING	2001	2000	1999	1998
Zeebrugge	77,7 %	71,3 %	68,4 %	67,3 %
Oostende	19,7 %	25,9 %	28,0 %	28,5 %
Nieuwpoort	2,6 %	2,8 %	3,6 %	4,2 %

**Spreiding belangrijkste vissoorten januari-december 2001**

AANVOER	KAB	SCHOL	TONG
Totaal	1.634 ton	4.725 ton	3.724 ton
Oostende	290 ton	694 ton	763 ton
% tot.	17,7 %	14,7 %	20,5 %
Zeebrugge	1.302 ton	3.949 ton	2.864 ton
% tot.	79,7 %	83,6 %	76,9 %
Nieuwpoort	42 ton	81 ton	96 ton
% tot.	2,6 %	1,7 %	2,6 %

**Besomming belangrijkste vissoorten januari-december 2000**

	KAB	SCHOL	TONG
Totaal	173 milj.	324 milj.	1.363 milj.
Oostende	35 milj.	44 milj.	271 milj.
% tot.	19,8 %	13,7 %	19,9 %
Zeebrugge	134 milj.	274 milj.	1.058 milj.
% tot.	76,9 %	84,6 %	77,5 %
Nieuwpoort	6 milj.	6 milj.	36
% tot.	3,4 %	1,7 %	0,9 %

**Waarom de verzekeringspremies voor visservaartuigen fors gestegen zijn**

Menig reder zit met de handen in het haar. Daar hebben de fors gestegen verzekeringspremies mee te maken. Een en ander blijkt ook de verzekeraars zelf te treffen. De reders gaan nu meer dan ooit op zoek naar makelaars die toch in staat blijken te zijn goedkopere contracten af te sluiten.

Een en ander is daarbij niet zonder gevaar. Dat blijkt o.a. uit een aantal artikelen die daarover in het Britse Fishing News verschenen zijn. In de editie van 14 december waarschuwt de 'Financial Services Authority' (FSA) de reders ervoor dat het met verzekeringen is zoals het is met de andere zaken: je kunt maar krijgen waarvoor je betaalt. De FSA zegt daarover: 'Goedkope verzekeringen zijn als ander goedkope producten - Mogelijks zijn ze van een mindere kwaliteit en misschien zijn ze wel niet geschikt voor wat ervan verwacht wordt.' Voor de reders kunnen dergelijke goedkope verzekeringen dan ook nare gevolgen hebben. Helaas zullen deze pas aan het licht komen als er zich een noodgeval voorgedaan heeft. FSA: 'Indien u uw verzekering afsluit bij een bekende verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen dan betaal je iets meer, maar gewoonlijk zul je ook zien dat bij gerechvaardige schade-eisen je onmiddellijk betaald wordt. Als je daarentegen, aangetrokken door goedkope premies, de verzekering via een makelaar regelt, kan het een heel ander verhaal worden.'

In Fishing News van 21 december gaat G.C. Parkinson, directeur van een grote Britse visserijverzekeraar, hier verder op in. Hoe komt het dat de verzekeringen nu opeens zo duur zijn? Parkinson: 'De hele herverzekeringmarkt is in hevige beroering door de catastrofale gebeurtenissen in de Verenigde Staten op 11 september. Iedere burger die een verzekeringscontract afsluit zal merken dat de premies gestegen zijn.' Uiteraard hebben de vissers met die aanslagen niets te maken, maar de herverzekeraars zullen de uit te betalen bedragen n.a.v. deze aanslag aan alle sectoren en alle klanten doorrekenen. Dat voor wat de algemene situatie betreft. Maar er is meer: 'Het tweede dat de premies de hoogte doet injagen is de toegenomen uitgaven van de verzekeraars die de schade-eisen moeten uitbetalen.' Met andere woorden: de verzekeraars moeten grotere schadebedragen uitkeren en dat kunnen ze maar als ze ook meer inkomsten krijgen. Die inkomsten komen uit de premies.

# N.V. HOSTYIN

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene*

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

## Vandekerckhove geen kandidaat moreel consulent meer

HVB-REDACTEUR FLOR Vandekerckhove verbaasde in 2000 vriend en vijand door zijn kandidatuur voor de betrekking van vrijzinnig moreel consulent in de visserij in te dienen. Onmiddellijk na die bekendmaking kwam er een beschadigingscampagne tegen de HVB-man op gang. De laster waar zowel topmensen uit de administratie als uit de sector zich toe leenden en die regelmatig aangevuurd werd door aalmoezenier Dirk Demaeght, was zo grondig georganiseerd dat toenmalig minister Gabriëls besloot de benoeming niet te ondertekenen. Merkw aardig is dat die minister daarin ook steun vond bij een aantal liberale vrijzinnigen, zoals de Oostendse senator Ramoudt, die meenden er goed aan te doen een tegenkandidaat voor te stellen. De Unie van de Vrijzinnige Verenigingen (UVV) bleef echter achter Vandekerckhove staan, zodat het dossier opnieuw in een impasse terechtkwam, waar het door sommigen al sinds 1993 gehouden werd.

Later is Vandekerckhove erin geslaagd inzage in het dossier te verkrijgen. Daaruit blijkt dat de meest reactionaire elementen uit de sector hem de rekening gepresenteerd hadden

voor wat hij over hen gepubliceerd had. In het dossier zaten immers uitsluitend krantenstukken die Vandekerckhove voor HVB gescheven had. In een artikel dat we daar vervolgens over publiceerden (HVB X/2001) maakten we de vissers dan ook duidelijk hoe erg het hier met de vrijheid van meningsuiting gesteld is. *Is het mogelijk dat iemand gebroodroofd wordt omwille van het uiten van een eigen mening? Vandaag? In Vlaanderen? Het antwoord is: ja!*

De gevolgen van deze vaststelling zijn groot. Alleen in vrijheid kunnen immers misbruiken van de 'machtigen' aan de kaak gesteld worden. Aangezien dat niet echt mogelijk blijkt te zijn, mogen we er voortaan van uitgaan dat de mensen die aan de basis het vuile werk opknappen voortdurend belazerd worden door degenen die boven hen staan, zonder dat daartegen veel weerwerk mogelijk is.

### **Een vlugge oplossing**

Nu de visserijbevoegdheid in handen van een nieuwe minister van landbouw gekomen is, verwachten we dat het dossier van de moreel consulent vlug een oplossing krijgt. Intussen heeft Vandekerckhove evenwel andere engagementen aangegaan die het hem onmogelijk maken zich nog langer kandidaat te stellen. Vandaar dat hij op 14 januari de UVV liet

weten zijn kandidatuur in te trekken. Verwacht wordt dat de Unie de betrekking opnieuw open zal verklaren en een examen zal uitschrijven om een nieuwe valabele kandidaat te zoeken.

### **Mijd de achterklap!**

Vermelden we ten slotte nog dat de campagne tegen Vandekerckhove inmiddels niet opgehouden is. Zo vernamen we dat aalmoezenier Demaeght eind januari nog contact met de UVV opnam om er eens 'persoonlijk over "dat geval" te komen spreken'. Deze nieuwste zet is nu evenwel onder te brengen in het vakje 'vijgen na pasen'. Zijn achterklap komt er te laat.

Vandekerckhove houdt eraan langs deze weg allen te danken die hem al die tijd met raad en daad zijn blijven bijstaan. Zowel in als buiten de visserij, (en zowel in als buiten de regering) blijken er ook vandaag nog mensen te zijn die zich heftig tegen de aantasting van de vrijheid van meningsuiting verzetten. Van het laagste tot het hoogste niveau zijn er mensen geweest die geweigerd hebben zich in deze kwestie neer te leggen bij de dictaten van de meest reactionaire krachten uit de sector en de administratie. Dat deze laatsten er al sinds 1993 (!) in slagen het dossier te blokkeren, wijst er echter op dat het zwarte Vlaanderen ook vandaag nog bijzonder machtig blijft.

De Oostendse visveiling richt zich voornamelijk naar een kwaliteitsmarkt gekoppeld aan een doorgedreven logistieke ondersteuning.

Via de modernste technieken wordt Uw vis vermarkt. Wenst U meer informatie, dan kan U ons contacteren.

\* Voor laden en lossen: 0494/24.01.21

\* Vislossersbond Van Waes 059/32.34.91 of 0475/44.67.88

\* Administratie (OVA) 059/33.90.90-059/33.90.99

\* Containerorganisatie

24u op 24u : 0479/20.32.27

\* Informatie over aanlandingen, dagprijzen, statistieken via een beveiligde toegang op de website ova.be

\* E-mail ova@skynet.be

# Oostende



## Euro Vissershaven

Veilzaal uitgerust met twee klokken. Gekoelde opslag. Moderne sorteerapparatuur. Ondersteuning van de koeltransporten. Vlotte afhandeling na verkoop. Aangesloten op het EFICE verkoopsysteem met reeds 8 aangesloten veilingen, simultaanverkoop met Visafslag URK samen goed voor een omzet van meer dan 383 miljoen Euro (15 miljard Bef). Mogelijkheid tot huren van redersateliers en locaties voor visverwerkende bedrijven.

**UW MENING**

**VUILE WAS**

**polemieken**

**NEEEN**

**sex & drugs & ...  
VERSE VIS**

**GEHEIMEN**

**VERHALEN**

**MENSEN**

**analyse**

**VISTECHNIEKEN**

**VAARTUIGEN**

**interviews**

**GEHEIMEN**

**FEITEN**

**ACHTERGRONDEN**

**TEGENSPRAAK**

**perspectieven**

**CIJFERS**

**HET  
VISSERIJBLAD**

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

**ARGUMENTEN**

**DUIDING**

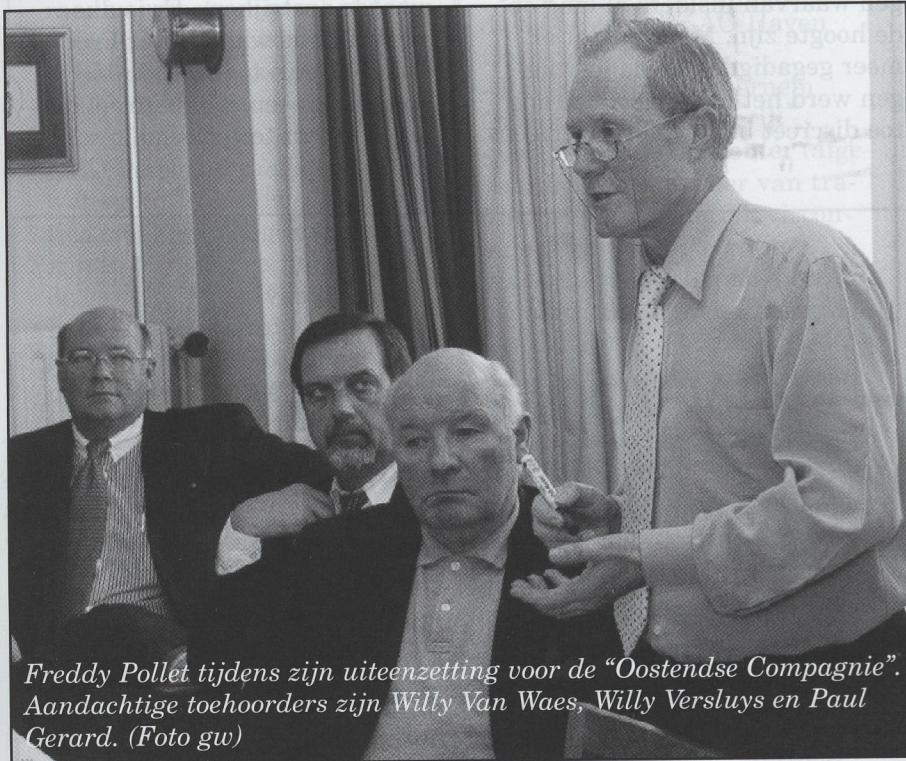
slechts 29,75 €  
voor één jaar.  
Nu overschrijven  
op rekening  
384-0596581-18

(Voor Nederland zie tarieven  
onder colofon op pagina 3)

# Freddy Pollet leidt AG Vismijn Oostende

PER 1 JANUARI 2002 is de exploitatie van de Oostendse vismijn een

zaak van het Autonom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende NV.



*Freddy Pollet tijdens zijn uiteenzetting voor de "Oostendse Compagnie". Aandachtige toehoorders zijn Willy Van Waes, Willy Versluys en Paul Gerard. (Foto gw)*

## PORT SERVICE

Haven 9610 A  
Wiedauwkaai 64-B  
9000 GENT

Tel.: 09 258 21 81

Fax: 09 258 09 03

H.R.-Gent: 181813

BTW: BE 426.180.485

E-mail.: portservice@busmail.net

Scheepsherstellingen

Invoerder en service in België voor

Droogdokken tot 130 m x 13

**BAUDOVIN**

m

Betrouwbare scheepsdiesels aan scherpe prijzen

Straal- en schilderwerken

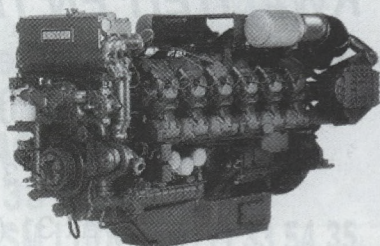
Vermogens van 226 tot 900 pk continu

Schroefassen

Roeren

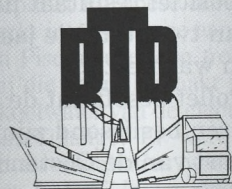
Motorenrevisie

Motoronderdelen en wisselstukken

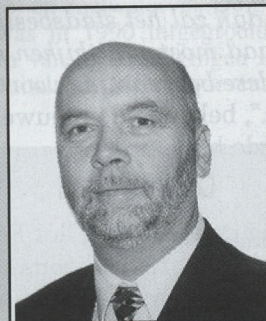


Net voor het jaareinde heeft de raad van bestuur de statuten goedgekeurd, schepen Yves Miroir als voorzitter verkozen, het directie- en managementcomité aangesteld en Freddy Pollet tot afgevaardigde bestuurder benoemd. Zoals bekend is het stadsbestuur niet langer bereid om de jaarlijkse exploitatieverliezen van het vismijngebeuren te dragen. Het tekort voor boekjaar 2001 bedroeg 62 miljoen frank, voor de helft veroorzaakt door de exploi-

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



Federaal secretaris zeevisserij



ZEEMANSBOND

**ABVV**

OOSTENDE - VEURNE -  
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27

Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

E-mail: btb2oostende@belgacom.net

BRUGGE

HEISTSTRAAT 3

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

E-mail: btbzee@pi.be

tatiekosten van de visserssluis en de slipway.

Het AG Vismijn Oostende moet het voortaan met eigen kapitaal runnen. In plaats van het jaarlijkse verlies bij te passen krijgt het vismijnbedrijf een eigen kapitaal. Hoe dat precies gebeurt is op dit ogenblik nog geen uitgemaakte zaak. Wel moet het vismijnbedrijf volgens het businessplan van Freddy Pollet binnen negen jaar *break-even* draaien met een omzet van een miljard frank (25 miljoen euro), cijfer dat in de periode 1985-91 ook werd gehaald. Vorig jaar bedroeg de omzet maar 590 miljoen frank meer. De aanvoer van 12.000 ton vis van 1990 is ondertussen tot 5.000 ton geslonken. Volgens (al te optimistische) verklaringen die schepen Yves Miroir in de mond worden gelegd kan het positief resultaat niet langer dan twee tot drie jaar op zich laten wachten.

Freddy Pollet beseft dat de komende jaren beslissend zijn voor de toekomst van de Oostendse visserij. *"Als we er niet in slagen om de neerwaartse trend om te buigen dan zal het stadsbestuur inderdaad moeten uitkijken naar een andere bestemming voor de vismijn"*, bekende de nieuwe afgevaardigde bestuurder.

### Draaischijf

Van enig doemdenken liet Freddy Pollet niets merken tijdens zijn eerste publiek optreden als afgevaardigde bestuurder van het AG Vismijn Oostende. Vorig week was hij de gastspreker op de lunchcauserie van de *"Oostendse Compagnie"* in de Jachtclub. In een kort overzicht somde hij de oorzaken van het verval van de visafslag op en zette de troeven waarover Oostende beschikt op een rijtje.

De visserijvloot moet op de eerste plaats instaan voor de primaire bevoorrading van de markt. De praktijk leert dat de rechtstreekse aanvoer niet in staat is om de markt continu van vis te voorzien. Om een breed assortiment, formule *"one stop shop"*, te kunnen aanbieden aan de kopers moeten ook visproducten aangetrokken worden uit andere bronnen, ondermeer via de luchthaven. Pas dan

kan Oostende als distributieplatform functioneren. Dat opent mogelijkheden voor buitenlandse import van verse, maar vooral van diepvriesvis. In dit verband sprak Freddy Pollet voor het eerst openlijk over de belangrijke onderhandelingen met Noorwegen waarvan insiders al lang op de hoogte zijn. Maar omdat er meer gegadigden op de loer liggen werd het onderwerp tot nog toe discreet behandeld. Overigens

wijst niets erop dat die onderhandelingen in een vergevorderd stadium zouden verkeren. Maar met dergelijke contracten kan Oostende inderdaad een rol gaan spelen in de bevoorrading van de multinationale distributiebedrijven en als visveiling de meerwaarde opstrijken. Er is dus werk aan de winkel voor Freddy Pollet en zijn team, waaraan eerstdaags een commercieel manager wordt toegevoegd. (gw)



## VAN VOORDEN-PROMAC

### VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven  
HODI straalbuizen  
Industrieel gietwerk  
Machinefabriek

### VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie  
Occasion schroeven  
Zinkanoden  
Slijtsloffen

### PROMAC B.V.

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

TOP TROCK gepatenteerde kledingsdroogsystemen

**EEN VOORSPRONG IN  
KWALITEIT EN TECHNIEK**

## VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

# De namen die meetellen in de AG Vismijn Oostende

## Raad van bestuur

De Oostends gemeenteraad heeft de samenstelling van de raad van bestuur van het Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende goedgekeurd. De raad telt 18 leden, waaronder 7 (onafhankelijke) deskundigen en 11 gemeenteraadsleden. De wet schrijft voor dat alle fracties moeten vertegenwoordigd zijn in dezelfde verhouding als de samenstelling van de gemeenteraad. Hierdoor kon de SPA 6 vertegenwoordigers aanduiden terwijl alle andere partijen vrede moesten nemen met één mandaat.

## Directiecomité

- Freddy Pollet (afgevaardigde-bestuurder)
  - Yves Miroir (schepen stad Oostende)
  - Didier Ramoudt
  - Joël Vandenbroucke
  - Noël Keersebilck
- Secretaris: Patrick Vermandel (havenkapitein)

## Raad van Bestuur

- Voorzitter: Yves Miroir  
Deskundigen:
- Freddy Pollet, Varsenare (consultant visserij)
  - Noël Keersebilck, Rumbeke (directeur groentenveiling REO en expert in kwaliteitsbeleid van veilingen)
  - Joël Vandenbroucke,

Oostende (voorzitter vereniging van visgroothandel en tweede grootste koper in de veiling)

- Paul Gerard, Gent (afgevaardigde-bestuurder AG Haven Oostende)
- Philip Godfroid, Beernem (schipper ter zeevisserij)
- Jan Dewitte, Dranouter (afgevaardigde-bestuurder van tradingbedrijf NV Imrad, visconsulent gespecialiseerd in vreemde vissoorten en distributie naar grootwarenhuizen in Frankrijk)
- Mathieu Devestele, De Haan (afgevaardigde-bestuurder scheepsbouwbedrijf IdP in Oostende)
- Secretaris: Patrick Vermandel (havenkapitein)

## College van commissarissen

- Bart Bronders (SPA)
- Hilde Veulemans (CD&V)
- Dirk Van Vlaanderen (Instituut der Bedrijfsrevisoren)

## Managementcomité

- Freddy Pollet (afgevaardigde-bestuurder)
- Marc Bruyer (directeur OVA)
- Willy Van Waes (concessionaris voor het vislossen en de bennenverhuur)
- Patrick Vermandel (havenkapitein)

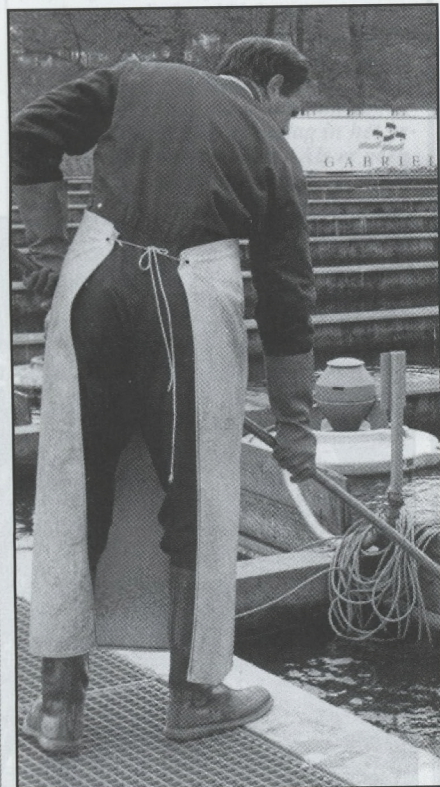
## Viskweker Gabriel failliet

De Rechtbank van Koophandel in Verviers heeft de Waalse viskweker Gabriel S.A in december failliet verklaard. De belangrijkste Belgische viskwekerij haalde een omzet van 11,3 miljoen euro (457 miljoen frank) en zorgde voor 45 arbeidsplaatsen. De vennootschap Gabriel S.A. maakt deel uit van de groep Gabriel met vestigingen in binnen- en buitenland.

De belangrijkste Belgische viskwekerij bevindt zich in de hoge Ardennen. In kweekbekkens van Bellevaux-Ligneuville (na Malmedy) werd vooral forel gekweekt.

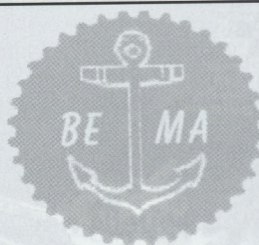
Herman en Hubert Gabriel kweekten in 1929 hun eerste forellen in de Amblève. Het familiebedrijf groeide op korte termijn uit tot een van de belangrijkste viskwekers van het land met eigen installaties in Ligneuville. Daarnaast namen de gebroeders Gabriel bedrijven in binnen- en buitenland over en specialiseren zich in het transport van levende vis.

Begin van de jaren '80 nemen de zonen van Herman Gabriel, Robert en Rudy, het bedrijf over. Zij maken van Gabriel een groep met Europese dimensies. Gabriel werkt intensief mee aan de oprichting van Piscimeuse, een tropische viskwekerij die gebruik maakt van het geïsoleerde koelwater van de elektrische centrale van Tihange. Er werd ook geïnvesteerd in installaties voor het roken van zalm. In 1987 kwam er in Malmedy een nieuwe fabriek voor de verpakking van zee- en zoetwatervis. De groep Gabriel was in 1990 uitgegroeid tot een concern van met vestigingen in Frankrijk, Duitsland, Martinique en Guyana. (gw)



Kweekbekken van Gabriel in Bellevaux-Ligneuville. (foto gw)

**BEMA**  
doet het!



Alle industriële en scheepsherstellingen-  
mekaniek en plaatwerk.

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.

tel./fax: 059 / 33 22 15.

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

14de "Vis van het jaar"

# Vispromotie voor ponen

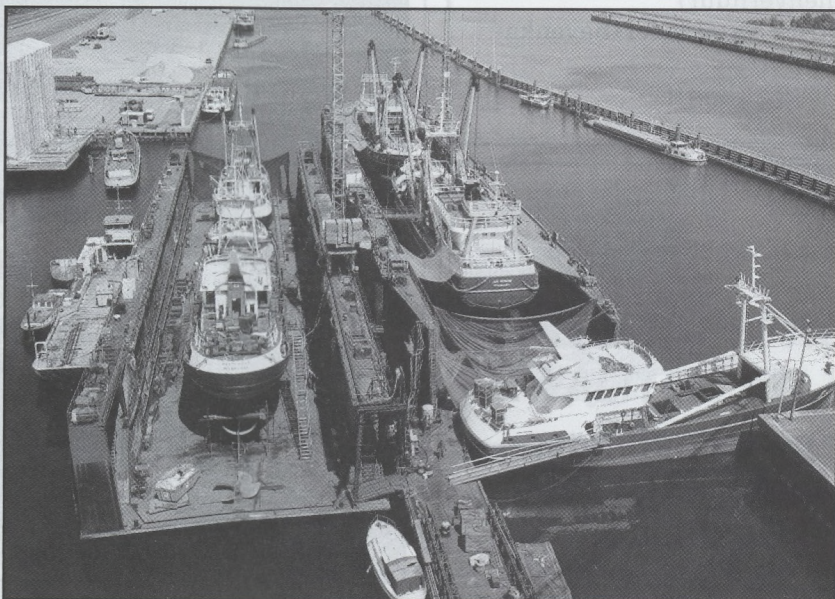


DE JAARLIJKSE PROMOTIECAMPAGNE rond de "Vis van het jaar" maakt deel uit van de vispromotie van de Vlam (de Vlaamse Dienst voor Promotie en Marketing

van Landbouw- en Visserijproducten). De keuze van de vissoort wordt overgelaten aan de *Sectoriële Adviesgroep Visserij* van de Vlam. De deskundigen

hieldden zich voor een keer niet aan één bepaalde vissoort. De "Vis van het jaar 2002" wordt een familiegebeuren voor de ponen, ook bekend als knorhanen.

## Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.



Scheepswerf  
"Reimerswaal" b.v.

Kaai 1, 4417 ES,  
Postbus 15, 4417 ZG  
Hansweert Nederland  
Tel.: + 0031- 113-383021  
Fax: + 0031 113-383421

Website:

[www.swreimerswaal.com](http://www.swreimerswaal.com)

Kustvaart, visserij en binnenvaart

Voor nieuwbouw, reparaties  
en verbouwingen

2 dokken

1 x 110 x 14,80 x 5,50

1 x 81 x 14,80 x 5,50

De rode poon was al eerder "Vis van het jaar" (1994), maar daar sluit nu ook de grijze en de grauwe poon bij aan. De gestreepte poon is dan weer een zeldzaamheid.

## Knorhanen

Ponen of knorhanen behoren tot de betere consumptievissen. Vervelend zijn wel de beenderige stekeltjes op de rug en de vervelende graatjes. Voor de vissoep is poonvlees een uitgelezen ingrediënt. Ponen zijn ook zeer geschikt voor de barbecue. Het caloriearme vlees heeft een diepe smaak en valt niet zo gemakkelijk uiteen tijdens het bakken.

Van de vier poonvarianties die in de Noordzee aanwezig telt de rode poon de hoogste populatie. De Engelse, de grauwe en vooral de gestreepte poon laten zich minder vaak vangen. In de volksmond krijgen de ponen vaak de benaming knorhaan mee. Ze hebben die naam te danken aan de knorrende geluiden van hun zwemblaas.

Ponen zijn niet groter dan 30 tot 50 cm. De stekelvinnige vissen zijn wellicht de enige vissoorten die ongegeten aan wal komen. De vishandelaar neemt die taak voor zijn rekening. Hierdoor gaat meer dan de helft van het gewicht verloren.

Jaar 2001	Aanv.	Besom.	GP
	ton	euro	euro
Rode poon	354	294.333	0,83
Grauwe poon	25	8.549	0,35
Engelse poon	175	152.899	0,88
Totaal	554	455.781	0,82

## Naamgeving:

\* Rode poon, *Trigla lucerna*, poon, roodbaard (robaard), grote poon, knorhaan

Frans: perlon, grondin perlon, rouget, trigle

Engels: tub gurnard, yellow gurnard, red gurnard

Duits: Roter Knurrhahn, Seeschwalbe

\* Engelse poon *Aspitrigla cuculus*

Engelse soldaat, rode soldaat, koekoek

Frans: grondin rouge

Eng.: red gurnard, cuckoo gurnard

Duits: Roter Knurrhahn, Seekuckuck

\* Grauwe poon, *Eutrigla gurnardus*

kleine poon, knorhaan(tje), stekertje, zeehaan, spoon

Frans: grondin gris

Engels: grey gurnard

Duitsland: Grauer Knurrhahn

\* Gestreepte poon, *Trigloporus lastoviza*

Fr.: grondin strié

Eng.: streaked gurnard

Dui.: Gestreifter Knurrhahn.

## Licentie uitgebrande Z 27 naar Z 184

De licentie van de in septembervorig jaar uitgebrande Z 27 Free Bird is overgedragen op de Z 184 De Klauwaert die (zonder vergunning) al werd overgenomen door de redersfamilie Korf en door Albert Holtland uit Urk. Het vaartuig komt opnieuw in de vaart als Z 184. De eigenaar van de Z 27, Marc Deman, en de verzekeringsmaatschappij konden het nog niet eens worden over de schaderegeling. Om zijn financiële verplichtingen te kunnen naleven werd de licentie van het schip verkocht. Na maanden van inactiviteit is Marc deman nu aangemonsterd op de Urker Belg Z 35 Ora et Labora.

## Ex-Z 296 verkocht

De gewezen Z 296 mooie Meid van rederij De Zwerver (Casier) uit Oostende ligt sinds het in de vaart brengen van het nieuwe gelijknamige vaartuig in september 2000 aan de kant. Doorbemiddeling van een scheepsmakelaar is het nu verkocht aan Visserijbedrijf De Rousant uit Zoutkamp. Het schip is al overgebracht naar Lauwersoog.

## Vissersepos 'Iseland, Iseland' op de planken in Oostduinkerke

In 1950 verscheen het vissersepos 'Iseland, Iseland' (in 1958 heruitgegeven onder de titel 'De zee laat niet meer los'). De toen 35-jarige volksschrijver Fred Germonprez (1914-2001) plaatste de gebeurtenissen in het armoedige vissersgehucht 'De Islandhoek'. Het verhaal speelt zich af in 1890. Het stuk werd voor het laatsst opgevoerd in 1986 ter gelegenheid van de 75ste verjaardag van Germonprez.

### Tien opvoeringen

Het Onafhankelijk Theater Oostduinkerke (OTO) zorgt voor tien opvoeringen in de zaal 'Het bedrijf' aan de Leopold II-laan in Oostduinkerke. Deze gaan door op zaterdag 23 februari (20,30 u), zondag 24 februari (17 u), vrijdag 1 maart (20,30 u), zaterdag 2 maart (20,30 u), zondag 3 maart (17 uur). Inkom 7,5 euro; 3+pas, studenten 6,25 euro. Reservations: tel/fax 058 / 51 23 64.

## De laatsten van Nieuwpoort

Het visserijmuseum van Oostduinkerke geeft de brochure 'De laatste vuurtorenwachters van Nieuwpoort' uit. Deze werd geschreven door Jacques beun. Het werkje kan besteld worden door 7,44 € over te schrijven, samen met 2,48 € portkosten op rekening 800-2226143-71 van de Vrienden van het Visserijmuseum met vermelding 'Vuurtorenwachters.

De citaten

'Flor Vandekerckhove is (...) duidelijk de erg resistente luis in de pels van de top van de visserij'

M. Loy  
in De Zeewacht.



'Ten eerste moet je per wet verbieden dat bedrijven geld besteden aan het beïnvloeden van de publieke opinie. Bedrijven hebben geen stemrecht, het zijn geen natuurlijke rechtspersonen. Daarom zijn publieke middelen kunnen gebruiken om de

publieke opinie te beïnvloeden is volstrekt onhelder. Voor zover ik weet is er geen enkele democratische theorie te vinden die hier een rechtvaardiging voor geeft.'

Politicooloog Hans Blockland in DGA.

'Nu de bevoegdheden herverdeeld zijn wordt er op politiek vlak her en der nog wat aan de lakens getrokken. Zo verneemen we (...) dat: "Alle Vlaamse democratische partijen onder leiding van VLD-visserijspecialist Didier Ramoudt beseffen dat er de jongste jaren veel is veranderd in de sector van de zeevisserij." Een waarheid als een koe, als je het mij vraagt. En een blijk van duidelijk inzicht in de sector. Dat zal dan ook de zelfbekroning, stijl Napoleon, rechtvaardigen! De Heer Ramoudt heeft natuurlijk het privilege geadviseerd te worden door een andere specialist / fantast die de RC bijzonder genegen is. Dat belooft interessant te worden.'

LC in de Rederscentrale.

'Ze hebben geprobeerd om ons te doden, om ons fysiek en moreel te vernietigen. (...) In feite is ons precies hetzelfde overkomen als de middeleeuwse jongleurs (rondreizende verhalenvertellers) die per decreet vogelvrij verklaard werden, omdat ze zich bedienden van humor en satire. En dat is een machtig wapen. Satire is een vuistslag in het gezicht van de machthebbers. Als er geen satire meer bestaat, is het gedaan met de vrijheid. Dan dreigen grote rampen op politiek, economisch en cultureel gebied. Vergeet niet, een van de eerste dingen die de nazi's deden was afrekenen met de grote satirische traditie die de Republiek van Weimar kenmerkte (...) Hitler heeft de humor afgeschaft. In Italië heeft Mussolini precies hetzelfde gedaan.'

Dario Fo in VN, 12 januari.

'De werkgever tevreden houden is toch de basisfilosofie van elke zichzelf respecterende werknemer?'

P. Godfroid in HVB

'(...) groenen en sociaal-democraten zijn (...) in het politieke systeem ingekapseld geraakt. De groenen en de sociaal-democraten maken vandaag juist deel uit van de elite (...) Kijk naar een Joshka Fischer die zich tegen het andersglobale protest in Genua uitsprak, kijk naar een Tony Blair in Groot-Brittannië (...)'

Riccardo Petrella  
in De Financiële Morgen van 31.12.01.

Een kunstenaar aan zee

## STEFANO, de laatste der straatartiesten



De geboren en getogen Oostendenaar Etienne Sanders (° 1938) gaat als Stefano door het artistieke leven... althans door dat deel van dat kunstleven dat zich op straten en pleinen afspeelt. Hijzelf zegt over zijn plaats in de zogenaamde 'artsien': *'Als een van de laatste straatschilders houd ik eraan te werken onder het gewone volk.'* In zijn productie blijken zee en visserij belangrijke thema's te zijn. Stefano woont in de Lotuslaan 49 te Oostende en kan opgebeld worden op nummer 0478 4951143. Meteen weten de talrijke organisatoren van visserij- en andere feesten waar ze naartoe moeten om hun activiteiten een artistiek tintje te geven.

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakelichten -  
man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - 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.

## De meest krasse teksten van Vandekerckhove verzameld in één boek

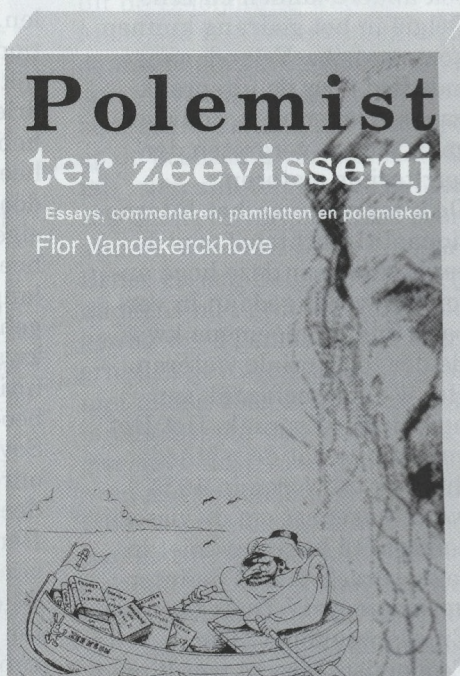
Waarom geraakt de sectortop *gestresseerd* door HVB? Waarom zet de *aalmoezenier* ook vandaag nog alles in het werk om Vandekerckhove in een kwaad daglicht te plaatsen? Waarom weigerde *minister* Gabriëls een benoeming van deze publicist te ondertekenen? Waarom hebben de *vissers* massaal ingetekend op dit nieuwe boek? Waarom lezen sommige *topambtenaren* HVB van voor naar achteren helemaal uit (waarna ze het in de verste hoek van de kamer keilen)?

Waarom weigert de *ZV* advertenties te plaatsen in HVB? Waarom ziet de Vlaamse *vloot* er vandaag zo marginaal uit? Waarom heeft de *Europese Unie* niets met de eenheid der volkeren te maken? Deze en nog vele andere vragen vinden een antwoord in dit nieuwe boek.

'Polemist ter zeevisserij is te koop in de winkel... of het boek wordt u thuisgestuurd van zodra u € 14,85 overschrijft op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad (vermeld: boek).

# 14,85 €

(Verzendingskosten inbegrepen)



## GRATIS zoekers in Het Visserijblad

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

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

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

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

Naam:.....

Strt & nr:.....

Ptnr & strt:.....

Tel.: .....

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


Ik ben al maanden op zoek naar een bepaalde vis uit de 15de eeuw, nl. de rottier. Zou iemand me kunnen zeggen welke vis dat eigenlijk is? Inlichtingen naar [tech@laethus.telenet.be](mailto:tech@laethus.telenet.be) of naar M. Lelubre, Vismarkt, 8000 Brugge.

### TE KOOP

Scheepsmotor Volvo 200 pk + keerkoppeling + pan. 4600 uren. In goede staat. Prijs: 4090. Meer info op tel 059 32 31 52

### TE KOOP

Machientje om vis te ontvellen. Heel goede staat. Prijs: 150.000 frank. Tel 058 / 233 260 (na 18 uur)

### TE KOOP:

beschermkledij voor vissers. Broek en vest XXL. Nieuw! Info 050 67 35 31.

### TE KOOP

Sportvissersboot. L.: 7,9 meter, B.: 2,6 meter. Voor garnaalvisserij. Motor Yanmar 18 pk diesel. Zeer zuinig. Met vaste ligplaats. P.O.T.K. 050 59 81 04 of 0496 414 915.

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

# Het Brits-No

zou rekening worden gehouden met het bestaan van fjorden, nauwe baaien, inhammen en andere abnormale figuraties van de kust. Engeland, en andere landen die voorstander zijn van de zone van drie mijlen, zouden ook nooit het recht der Noren hebben betwist op een afbakening gebaseerd op hun traditionele vier mijlen. Men hoopte dat het Internationale Gerechtshof het betrekkelijk eenvoudig principe van de drie of vier mijl eenvoudig zou hebben bekrachtigd. Het Hof heeft zich integendeel laten leiden door "de economische belangen eigen aan een bepaalde streek en heeft gemeend dat met deze belangen diende te worden rekening gehouden wanneer het er op aan kwam de geldigheid van een definitie der territoriale wateren te beoordelen.

Sovjet-Rusland is het land dat onrechtstreeks het grootste voordeel haalt uit de beslissing van Den Haag. Voor de oorlog bedreven de Zweedse en Deense vissers regelmatig de zalmvisserij op kusten van de Baltische randstaat en van Oost-Pruisen, buiten de zone van de drie en vier mijl die door de respect. regeringen als territoriale wateren werd beschouwd. Na de oorlog trokken Zweden en Denen terug naar deze visgronden maar in 1948 begonnen de Russen zonder de minste waarschuwing de vissers te arresteren en hun schepen en vangsten in beslag te nemen. Nota's werden gewisseld tussen de betrokken regeringen. De Russen motiveerden hun optreden door te verwijzen naar een Russisch decreet van 1927, waarbij een grens van twaalf mijl werd bepaald voor alle territoriale Sovjet-wateren. Zweden en Denen van hun kant, wezen er op dat in 1927 de zuid-oostelijke kust van de Baltische

De uitspraak die op 18 december 11. werd gedaan door het Internationaal Gerechtshof te 's Gravenhage, in verband met de Brits-Noorse betwistingen over de visserij in de territoriale wateren, heeft in de Belgische visserijmiddens weinig weerklank gevonden, alhoewel het vast staat dat deze uitspraak ook voor onze visserij, speciaal dan voor onze Yslandvisserij, ernstige gevolgen zou kunnen hebben. Sommige landen, en met name Rusland, Polen, Dene-marken en Zweden, zijn bij de zaak rechtstreeks betrokken, maar het lijkt geen twijfel dat ook andere landen en zelfs België in het gedrang kunnen komen als bv. Ysland, aange-moedigd door de uitspraak van 's Gravenhage, zou overgaan tot het vergroten der territoriale wateren.

De uitspraak van het Internationaal Gerechtshof was de eerste die door deze hoge autoriteit wordt gedaan in verband met de algemene kwestie der territoriale wateren. Het was in hoofdzaak een negatieve uitspraak. Het Hof verklaarde dat de methode die door de Noren in 1935 werd toegepast om de visserij-zones af te bakenen "niet in tegenspraak is met de internationale wet." Zoals door het Engels weekblad "The Economist" terecht wordt opgemerkt, betekent dit dat door een zeer hoge internationale instantie ondubbelzinning erkend wordt dat geen enkele methode van afbakening der territoriale wateren als universeel bindend kan worden beschouwd. De uitspraak van Den Haag is daarom een zeer zware slag voor landen als Engeland die er al geruime tijd op aanstuurden een systeem gebaseerd op een vaste afstand van de laagwaterlijn algemeen te zien erkennen. De Britten hadden gehoopt de Scandinaviërs voor dit systeem te winnen door in toepassing ervan een zekere soepelheid te betrachten; er

Redactie: Guido Walters

## HET GEBEURDE

50

## JAAR GELEDEN

**Verkoopruizen ANDRE BRUSSELLE**

NEUWPOORT Knaal, 59 Tel. 714-2

OSTENDE Neuwpoortdijkweg, 32 Tel. 231-53



**GM DIESEL POWER**

*Een merk moet een waarborg zijn*

In de geval waarborg het merk niet alleen een **COMPACTE, BEDRIJFSZEKERE, ZIJNIGE DIESEL**, het getuigt tevens van de intensieve wetenschappelijke arbeid oet ondernemen in de **GENERALMOTORS LABORATORIA VAN DE TECHNISCHE EN WETENSCHAPPELIJKE ONDERZOEKINGEN**.

Het begon in de tijd, toen Diesels logge, stationaire machines waren. Toen reeds voorzag de General Motors technici de mogelijkheden, die deze manier van krachtontwikkeling bood, om te maken en te slagen de huidige omvang en het buitengewoon gewicht in gunstige verhouding te brengen tot de geleverde kracht.

De omvang van de tweetakt Diesel, ontworpen en vervaardigd door General Motors, is met 67,39 pk in het gewicht met 58,40 pk per aak vermindert, vergeleken bij vroegere Diesel types. Bovendien werd het dubbele vraagstuk van de brandstofinname en de verbranding lengte en aldooend opgelost door ontdekking van de "LINJECTOR" die de hoge-drukpomp en de egale inductor in één orgaan vereenigt, en de "INFLUOW SCRAVENING", het gelijkstrom spoelstroom. Hierdoor werden brandstofolie-dingen onder hoge druk overbodig, werd een aanzienlijke verbranding bereikt, en een gelijkmatig, rustig lopen van de motor, bij alle toerentallen verzekerd, om slechts enkele der vele voordeelen te noemen.

De vereenvoudigde constructie, de gemakkelijke toegankelijkheid van alle bewegende delen en de mogelijkheid deze onderling te versuipen, zelfs bij motoren met een verscheidend aantal cilinders, dragen er toe bij om de huidige General Motors Diesel te maken tot een stevige, duurzame motor met een hoog rendement, bijzonder geschikt voor alle taken aan boord van een schip; zowel voor de voortduwing als voor het verwerken van elektrische stroom en als hulpmechanie voor alle werk, anderzief.

**PRODUCT VAN GENERAL MOTORS**

**Sardinierie du Littoral**

OSTENDE

VOUS PRÉSENTE



en tous poissons.

*In deze maandelijksse rubriek, gebaseerd op HVB van 1952 plaatsen we ook telkens advertenties uit dat jaar. De tekst-, taal en zetfouten die u in de tekst aanteft zijn helemaal voor rekening van het journaill van die tijd.*

tionaal Gerechtshof

# rs geschil over de territoriale wateren

## Ernstige gevolgen ook voor onze IJslandvisserij

zee geen Sovjetgebied was en dat de Russische actie een drastische verandering bracht in de traditionele posities van de visserij in de Baltische Zee. De Denen schatten dat zij door de actie van de Sovjets een verlies ondergaan van ongeveer één miljoen Kronen per jaar. In Juli van verleden jaar stelden Zweden en Denen in gezamenlijk overleg aan de Russen voor de betwisting te onderwerpen aan het Internat. Gerechtshof van 's Gravenhage, maar de Russen wensten niet op deze uitnodiging in te gaan en verklaarden dat het hen vrij stond hun territoriale wateren af te bakenen zoals zij dat zelf wensten. Zweden en Denen zijn nu terecht onder de indruk dat de uitspraak van den Haag in het Brits-Noors geschil de positie van de Sovjets versterkt heeft. In dit verband wordt door "The Economist" nog aangestipt dat Zweden en Denemarken kort geleden van Polen een ernstige waarschuwing ontvingen dat het "onwettelijk" vissen in de Poolse wateren zeer streng zal worden gestraft. Zweden en Denen vrezzen nu dat de Polen, zoals de Russen, zullen staan op een territoriale zone van twaalf mijl. De uitspraak van 18 december 1951 brengt voor de Zweden nog andere problemen mede, onder meer op het gebied van de garnaalvisserij in de Oslofjord, die zeer rijk is aan garnaal. De Noren zelf vissen ook in deze wateren en na de oorlog kwamen ze tot de vaststelling dat de Zweden, waarvan de vissersvloot tijdens de oorlogsjaren gemoderniseerd werd terwijl de Noorse vissersvloot onder de Duitse bezetting niet kon vernieuwd worden, zich het leeuwenandeel in deze garnaalvangst toeigenden. Verleden jaar werd tussen

Noren en Zweden een regeling tot stand gebracht waarbij de rechten van de Zweedse garnaalvisserij in de Oslofjord worden vastgelegd, maar deze regeling is van tijdelijke aard en loopt reeds in 1955 ten einde. Op dat ogenblik kan Noorwegen de uitspraak van den Haag als voorwendsel invoeren om de Zweedse garnaalvisserij totaal uit de Oslofjord te weren. Maar ook Noorwegen kan onder de mogelijke gevolgen van de uitspraak van den Haag te lijden hebben, zodra Ysland, zich beroepend op de beslissing van het Hof, de limiet van zijn territoriale wateren zou gaan verleggen. Deze eventualiteit, waarvan reeds vroeger in Britse en ook Belgische visserijmiddens met grote bezorgdheid gewag werd gemaakt, zou zeer ernstige gevolgen kunnen hebben niet alleen voor de Britse en Scandinafse maar ook voor de Belgische visserij. Men bedenke maar even dat verleden jaar onze Yslandvisserij een globale aanvoer enregistreerde van bijna dertienduizend ton - meer dan één vierde van onze hele aanvoer van bodemvis - tegen slechts 4.725 ton in 1938 en dat de tendenz tot verdere ontwikkeling en modernisering van onze Yslandvisserij nog steeds voortgaat. Voor de Noren ligt het gevaar ook bij de haringvisserij. Tussen Juni en September kan de haring die zich dan op de Noordkust van Ysland ophoudt de kust zeer dicht naderen. Dit gedeelte van de Yslandse kust heeft zeer grillige en diep ingesneden vormen en indien de Yslanders het voorbeeld van de Noren volgden, zouden uitgestrekte zones voor de vreemde visserij gesloten worden. Hetzelfde geldt trouwens in grote trekken voor de kabeljauwvisserij bij Groenland. Alhoewel Groenland Deens gebied is hebben de lokale autoriteiten aldaar nog kort geleden gevraagd dat niet alleen

vreemde maar zelfs de Deense en Faroëse vissers uit deze wateren zouden worden geweerd. Theoretisch is er tenslotte in het geheel geen grens aan de mogelijke weerslag van de beslissing van het Internationaal Gerechtshof. Zoals de proclamatie van president Truman in 1945, waarbij alle rechten op de bodemschatten van het zg. "continentaal plateau" rond de Amerikaanse kust aan de Verenigde Staten worden voorbehouden, zal de uitspraak van het Hof in het Brits-Noors geschil waarschijnlijk tot aan het andere einde van de wereld als precedent worden geciteerd en ingeroepen. Uit een voorbeeld dat door "The Economist" wordt aangehaald blijft trouwens dat reeds nu de Amerikaanse proclamatie en de uitspraak van den Haag met elkaar worden in verband gebracht. Onmiddellijk na de uitspraak van het Hof werd door de visserij van Peru een campagne op touw gezet tegen de Amerikaanse tonijnvisserij op de Kust van Peru: alhoewel de Amerikanen zeer ver buiten de Peruaanse territoriale wateren blijven, beweert Peru dat deze tonijnvisserij in strijd is met een Peruaans decreet van 1917 dat, geïnspireerd door de proclamatie van president Truman, de Peruaanse jurisdictie uitstrekt over wateren tot 200 mijlen buiten de kust!!

J. v. Th.



# DE LAATSTE vuurtorenwachter

## Eindelijk: 1 NIEUW IMAGO VOOR DE SECTOR!

### De waarheid over de lange uithuizigheid van de vissers

Manu Desutter, de meest veelzijdige politicus (strekking *Carriera Nostra*) die Heist ooit mocht wegstemmen, heeft het kortelings weder verkondigd: *het grootste probleem van de visserij is haar imago.*

HVB dacht eertijds dat er andere prangende problemen in de Sector waren die opgelost dienden te worden. Verschillende jaren echter werd onze redactie in deze kwestie om de tuin geluld door onbetrouwbare en aan drugs verslaafde vissers die verkeerdelijk beweerden dat de lange uithuizigheid de belangrijkste reden was voor het bemanningstekort. En dat de visserij daardoor zoude kapot gaan.

De persfotograaf van het spetterende *Desinformatieblad van de Sector* bezorgde ons nu evenwel 1 erg ontluillende photographische afbeelding die ons inzicht brengt in de kooi van 1 lichtmatroos aan boord van 1 onzer boomkorvaartuigen. De visser op de photo (links) had zijn drachtige echtgenote (uiteraard niet op de photo!) laten weten dat een mazelen-epidemie het schip in *quarantaine* hield, ergens in 1 verre haven, waardoor hij ettelijke dagen later dan voorzien thuis zoude komen.

Dat ene *miss Nightnurse* hem aan boord van zijn bubbels zou afhelpen verzweeg deze vissende veelwijver uiteraard in alle talen. En zo komt het dat de Sector — helengans onterecht! — de slechte naam krijgt dat de vissers te lang op zee verwijlen. (Ook wordt het ons nu duidelijk waardoor het komt dat zoveel vissersvaartuigen de SW-lane van het verkeersscheidingsstelsel niet geheel onder 1 rechte hoek kruisen, terwijl de brug onbemand blijft.) Maar dat is nu voor eeuwig en altijd van de baan. Onze ontluillende photo zal immers tal van kandidaat-scheepsjongens de kade opjagen alwaar zij met glinsterende oogjes zullen 'Zee Kiezen'. Met als bijkomstig effect dat de visserij weder tot groei ende bloei komt en de heer Desutter moe maar tevreden (eindelijk) met pensioen kan vertrekken, hetgeen het imago van de Sector misschien ook wel enige deugd zoude doen.

# VISSEN IS FUN!!

Exclusive pictures



**VOLGENDE MAAND IN DIT BLAD:  
NOG MEER SCHOKKENDE  
ONTLUILLINGEN OVER DE LANGE  
UITHUIZIGHEID DER VLAAMSE  
VISSERS!  
MET ÈCHTE PHOTO'S,  
IN REAL TIME!**

Miss Nightnurse door de fotograaf van het Desinformatieblad geschoten in de kooi van de lichtmatroos die onbekend wenst te blijven (Geen foto gw)

Voor wie het aandurft nu al vakantieplannen te maken

## Belgen herontdekken Paderborner- en Corveyerland

Juul De Vocht ging het land voor u verkennen

HELEMAAL ONBEKEND ZIJN de regio's Paderbornerland en Corveyerland in België niet. Veel 'oude' Belgen zullen zich die streken herinneren omdat ons Belgische bezettingsleger het daar jarenlang de onveilig maakte.

Maar die periode mag nu stilaan tot de geschiedenis gerekend worden. Daarom is het wellicht goed dat we de jonge vissers een en ander over dit prachtige vakantieland vertellen, waar ze gegarandeerd geen schip zullen tegenkomen.

HET ONTSPANNINGSAANBOD IS erg verscheiden in deze ongerepte streek van wouden, heide, akkers en weiden. Dan is er nog de alomtegenwoordige hoogvlakte van het *Eggeberge* en in het noor-

delijke *Sauerland* is er het *Aalbachmeer*. Zowel automobilisten, fietsers of wandelaars kunnen het gebied vlekkeloos verkennen. Daarvoor zorgen de goed aangebrachte wegwijzers. Ook het



openbaar vervoer functioneert er voorbeeldig. En in de steden *Büren* en *Delbrück* mag je gewoon jezelf zijn, want daar kennen ze de Belgen nog uit de tijd dat die plaatsden de garnizoensteden van ons leger waren.

### De trip

Zelf starten wij ons bezoek in *Paderborncentrum*, waar 200 kleine bronnen de kortste rivier van Duitsland vormen. De kortste, want de *Pader* mondt na amper vier kilometer al uit in de *Lippe*. De stadswandeling leert ons dat de historische site o.a. een dom en een universiteit telt. Merkwaardig is ook het modernegebouwde *Heinz Nixdorfmuseum* dat de geschiedenis van de informatietechnieken demonstreert: schrijftafels, -machines, de eerste pc's...

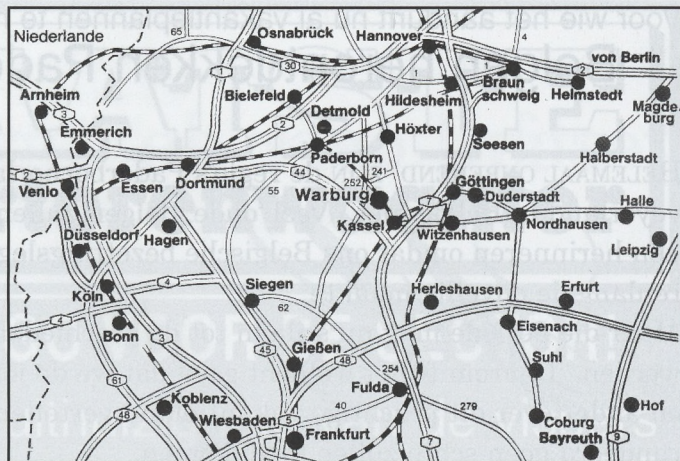
*Bad Lippspringe* is een kuuroord waar mineraalbronnen de kern van de genezing vormen. En zoals het past bij kuuroorden: in de omgeving kun je je prettig vermaken met concerten, theatervoorstellingen, danstornooien of wandelingen in parken en bossen. In *Lichtenau* zijn ze er dan weer in geslaagd het Augustinenkannikklooster '*Dalheim*' volledig te bewaren. In het dal van *Alme* en *Afte* ligt *Büren* waar we de enige Duitse met drie zijden gebouwde burcht bezoeken. Wie het nostalgisch wil spelen moet trouwens het treintje van *Büren* naar *Paderborn* nemen.

### Nostalgie, geschiedenis en natuur

De volgende halte is het aangrenzende *Corveyerland* met een al even rijke geschiedenis. Zelfs de *Saksen* en de *Franken* hebben in het *Eggeberge* en het *Weserberglandschap* hun sporen tot vandaag achtergelaten. *Karel de Grote* heeft er van zijn kant voor gezorgd dat zijn naam voor altijd met de streek verbonden blijft: hij liet er in 822 het klooster *Corvey* bouwen dat de streek mee tot bloei bracht, er het christendom vestigde en een centrum werd

waar dichters en denkers voor de uitstraling zorgden. Niet voor niets kreeg de stad dan ook de bijnaam: het Rome van het noorden. Maar het mooiste is de 950 jaar oude stad *Warburg* (centraal op het kaartje hiernaast). Het centrum ontroert door het stadhuis, het archief en het museum. Wie het allemaal een beetje wil laten bezinken kan dat in de omgeving van de stad waar de oevers van de *Demel* ook de meest gestreseerde visser wel tot rust zullen dwingen. Wie zich nog verder waagt komt in *Borgentreich* terecht dat ook al door onze *Karel de Grote* gesticht werd. De inwoners zijn, dat valt licht te begrijpen, trots op hun verleden. Dat erbaar je ook als je het rietenmandenmuseum in *Dalhausen* bezoekt. Een vereniging van gewezen mandenvlechters heeft het museum in beheer. (Matroos Franky Devriendt die zich het lot van oudere vissers aantrekt zou er ongetwijfeld inspiratie vinden.) Liefhebbers kunnen er zich dan ook komen oefenen in het mandenvlechten. De beheerders staan er borg voor dat het vakkundig gebeurt en tegelijk zorgen zij

ervoor dat hun beroep niet verloren gaat. Verder gaat de tocht. We bezoeken de abdij van *Mariën-munster* die in de 12de en 13de eeuw de grootste uitstraling kende. Nadat het gebouw vervallen was, werd het in 1661 heropgericht. En weer treffen we een kuuroord aan, dit keer in *Bad Driburg*. Dit artikel zou niet volledig zijn mochten we *Höxter* (met een indrukwekkend winkelcentrum en een al even indrukwekkend slot) niet vermelden. Je vindt er een barokke abdijkerk, de keizerszaal, de bibliotheek met 80.000 boeken en handschriften en... gebouwen in een eigen stijl uit 1600 die 'Weserrenaissancestijl' genoemd wordt. En daarna hebben we ongetwijfeld weer land genoeg gezien om



met frisse moed de visvangst te hernemen.

Juul De Vocht

Nederlandstalige informatie over deze streken is te bekomen bij  
 \* Touristikzentrale Paderbornerland, Königstrasse 16, D-33142 Büren. Tel.:# (0) 2951/970131, fax # (0)2951/970304 of E-mail: info@paderbornerland.de. Website: www.paderborner-land.de.

\* Corveyerland touristik, Corveyer Allee 21, D-37671 Höxter. Tel.: #(0)5271/9743-20, fax: #(0)5271/9743-30. E-mail.: ct@gfwhoexter.de of website www.gfwoexter.de.

\* Duitse Nationale Dienst voor Toerisme, mevrouw Anita Van Nerum, Gulledele 92, B-1200 Brussel. Tel.: 02 240 45 85 of fax: 02 245 39 80.



# 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!**

# TUSSEN SCHIP & KAAI



WE ZITTEN INTUSSEN alweer een maandje verder in het nieuwe jaar, nadat de meeste vissers de stress van het eerste jaar van het nieuwe millennium afgeschud hebben tijdens de voorbije kerstperiode. En dat was nogal wat, die stress. Varen! Gevaren gelijk de beesten hebben ze, want door een stilligperiode van een

dikke maand in april of mei, waarvoor slechts 20 dagen minder gevaren moest worden, was het een hele heksentoer de 265 zeedagen nog vol te maken. Het streefdoel van 265 dagen was voor de schippers uiteraard geen verplichting, maar de reders hebben graag dat de kom soep tot de bodem uitgeleefd wordt. Begrijpelijk. En wat doe je dan als schipper? Je legt de zweep er uiteraard op. De werkgever tevreden houden is toch de basisfilosofie van elke zichzelf respecterende werknemer? En dat ging met bloed en tranen, te weten dat vooral tijdens de zomervakantieperiode het bemanningsprobleem feller dan ooit de kop opstak, waardoor nogal wat mensen niet eens aan een welverdiende vakantie toe kwamen. In de laatste maanden voor Kerstmis dreef de ellende ten top, doordat meer en meer quota uitgeput raakten, en de vissers daardoor van hun normale planning moesten afzien, noodgedwongen visgronden gingen opzoeken die ze niet zo zagen zitten, dagplafonds die onrealistisch omhoog werden gehaald om de vloot toch tot het einde de zee op te houden, je noemt maar.

Meestal, in het begin van een jaar, kunnen ze die problemen dan wat van zich afschudden. Dan heb je kersverse quota en dus hogere dagplafonds, de druk om de vaartdagen op te krijgen valt (eventjes) weg, en het wordt allemaal wat rustiger. Zo is het vroeger toch geweest. Maar dit jaar? Niks daarvan. De (het is een traditie) weerom iets lagere quota brachten iets lagere dagplafonds mee en wat bleek? Overall bakken vis te vangen in januari! Zoveel dat er soms in één sleep een heel dagplafond uit de kuil plofte. Zitten de biologen dan weer fout? Is het gewoon een speling van die ondoorgrondelijke moeder Natuur? Het doet eigenlijk weinig ter zake want, knal! En nu? Een massa weg en weergeloopt tussen de visgronden, radeloze schippers, sakkerende bemanningen. Terwijl er ooit een tijd was dat een visser echt blij kon zijn met een goede vangst, brengt die nu enkel nog zorgen

en frustratie met zich mee. Gevolg, stressniveau dadelijk opnieuw naar ongekende hoogten, en we zijn nog maar begonnen. Ja maar zo niet hé!

De visser hoort tegenwoordig heel stressbestendig te zijn, goed te functioneren en onder druk de problemen van zich af zetten. *So be it*. Als je dan zo 's nachts op de brug zit nagels te bijten en je hoofd te breken over een manier om toch niet te veel, en vooral geen te grove inbreuken op de reglementen te plegen, wat doe je dan? Je zet het eventjes van je af, je zoekt een positieve noot. Ha! Positieve noot? Mijn specialiteit! Als ze de realiteit geen geweld aandoet tenminste hé. Even kijken. Waar zou die positieve noot te vinden zijn... Gevonden! Nieuwjaarsboodschappen van *prominenten*. Dààr zal ik mijn positief nootje wel gekraakt krijgen, want die stukjes zijn geschreven door de échte specialisten in die dingen. Hoopvol begin ik te lezen en na een tijdje komt de vreselijke waarheid in mij op. De schellen vallen kletterend van mijn ogen, op de grond. Ik ben écht maar een amateur in positieve stukken schrijven, zo blijkt. Allicht ken ik er niets van, maar mijn bescheiden opinie zegt me dat hier *me gaspecialisten* aan het werk geweest zijn. Enkele voorbeelden? Hier komen ze.

Luc Corbisier vraagt zich - terecht - af *"wat we morgen mogen verwachten van onze nieuwe Vlaamse beleidsmensen."* Vera Dua licht een tipje van de sluier en *"weet dat de trend naar lagere TAC's en quota die sinds enkele jaren aan de gang is voor de sector zwaar valt, maar samen met technische maatregelen, en afspraken inzake vangstbeheersing in het algemeen, de enige manier is om de toekomst veilig te stellen."* Bart Schiltz waarschuwt dat *"als we de echo's uit Brussel mogen geloven, er vanaf 2003 een sterk aangemoedigde saneringsronde komt. Misschien is dat wel de enige oplossing (...)"* Vera zegt *"dat het haar wens is om op een positieve manier samen te kunnen werken met alle actoren in de sector ... en zeker met de reders."* Valt me tegen, want de RC heeft toch niet als enige de waarheid in pacht? Als ze zich zo vlug beperkt heeft tot de dialoog met dat selecte clubje valt me dat dus eerlijk gezegd wel een beetje tegen van haar. Méér positiefs. Minister-president Patrick Dewael gaat er prat op dat *"de overheveling van de visserijbevoegdheden Vlaanderen de mogelijkheid biedt om de visserijsector op een geïntegreerde wijze te benaderen. Alle bevoegdheden EN ENTITEITEN zullen daarbij betrokken worden."* Deze ministeriële visie staat nochtans in schril contrast tot wat sommige vakbondslui er van bakken. Want de entiteiten die bijvoorbeeld de hoogst merkwaardige Ivan

Victor (ABVV) niet ziet zitten, die krijgen van hem de volle laag. Hij fulmineert dat *"die groupuscules (!) van allerhande allooi zich het recht aanmatigen namens de burger standpunten te verkondigen die geen enkel draagvlak hebben. Ze contesteren, maar reiken geen oplossingen aan."* En spuwt in één adem verder *"dat de traditionele overlegstructuren op volle toeren draaien tot spijt van wie het benijdt."* Victor doelt wellicht op de Vlaamse Vissersbond. Hoeveel van zijn leden worden tewerkgesteld bij die zogenaamde groupuscules? Foei Ivan! Heeft die kerel ook nog de brandie om ons in zijn nieuwjaarswensen te vervelen met een sterk staaltje zelfverheerlijking, want *al zegt hij het zèlf, "we hebben binnen de maritieme cluster onze rol op voortreffelijke wijze vervuld."* Daarbij zullen we maar vergeten dat onder andere ex-schipper James Law, die ABVV-lid is, zich op géén enkele manier gesteund wist door zijn zelfbewierokende vakbond, toen hij ernstig onrechtvaardig behandeld werd door een werkgever! Of was die ook maar lid van het groupuscule in Ivanhoe's ogen? Moet wel. Maar het is algemeen bekend dat Ivan liever aarde zou eten dan dat hij een reder tegen de haren in zou strijken. De overlegstructuren mogen dan gezegd op volle toeren draaien, de checklist voor de veiligheid werkt niet en de visser nog steeds geen nieuw sociaal statuut. Dan is er nog minister Durants bijdrage, die stelt *"dat het veel besproken sociaal statuut zeker een gunstige invloed zal hebben op het bemanningstekort"*. Als we dààr op moeten wachten, dan doen we er goed aan dat reisje tijdens de zomervakantie nog niet te boeken; dan stellen we dat maar uit tot na onze pensionering. Besluiten we tenslotte met een citaat uit de nieuwjaarswens van ons aller Manu Desutter, die zich afvraagt of het gebrek aan samenwerking tussen de veilingen niet historisch is of gebonden aan personen? Extrapoleren we die vraag naar de hele visserijcluster en zijn beleidsmensen, dan slaat Manu pas echt nagels met koppen.

Geachte Nieuwjaarsbrieven-schrijvers, bedankt. Ik ben zowaar reeds een uurtje de échte problemen vergeten. *As a matter of fact*, ik zit verlamd in mijn stuurstoel. Herseninfarct. Het wordt tijd dat jullie allemaal eens een reisje mee de zee op gaan. Het zou een kleine stap zijn voor jullie, maar een mijlpaal voor de visserij.

(FROID)

# BOEKBE SPREKINGEN

Frank Neyts

## Alle havens

Bij *Informa Maritime & Transport* verscheen zopas de meest recente uitgave van "Lloyd's List Ports of the World 2002". Het boek beschrijft 2.600 commerciële havens. Uitgegeven op A4-formaat biedt dit naslagwerk relevante gegevens in een klare en goed leesbare vorm.

De nieuwste uitgave heeft de meest recente wijzigingen opgenomen die in de loop van het voorbije jaar door de havens wereldwijd werden opgegeven. Alle gegevens werden op een zeer toegankelijke manier gerangschikt wat zoekwerk in "Lloyd's List Ports of the World 2002" kinderspel maakt. De hoge kwaliteit van dit standaardwerk blijkt uit de erkenning door instanties als de *International Association of Ports and Harbours (IAPH)* en de *International Harbour Masters Association (IHMA)*. Bovendien werd er een link gelegd met de oerdegelijke *Lloyd's Maritime Atlas*.

Alles samen is het boek van onschatbare waarde voor allen die werkzaam zijn in de scheepvaart en de expeditie. Studenten zullen er heel wat uit opsteken.

"Lloyd's List Ports of the World 2002" (ISBN 1-843-11-103-9) werd uitgegeven in twee delen, samen meer dan 1.000 pagina's. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij Informa Maritime & Transport, 69-77 Paul Street, London, EC2A 4LQ, UK. Tel. +44/20.7553.1000 of Fax +44/20.7553.1105, E-mail: [enquiries@informa.com](mailto:enquiries@informa.com).

## Een Koninklijk Schip

Bij *Van Soeren & Co (Uitgeverij De Bataafse Leeuw)*, verscheen van de hand van *Wim Grund* een prachtig boek onder de titel "*Oranje, Een Koninklijk Schip*". In april 1937 op de werf van de Nederlandse Scheepsbouwmaatschappij te Amsterdam op stapel gezet werd de 'Oranje' in september 1938 als nieuwe vlaggenschip van de *Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'* door H.M. koningin *Wilhelmina* te water gelaten. De proeftochten werden in juni en juli 1939 met succes afgerond en in augustus volgden twee cruises naar Madeira. Een dag na de oorlogsverklaring in Europa, 4 september 1939, verliet het schip haar thuishaven Amsterdam. In december 1939 werd het nieuwe schip opgelegd in Soerabaja. Begin 1941 kwam het opnieuw in de vaart als hospitaalschip. Na eerst dienst te hebben gedaan voor de regeringen van Australië en Nieuw-Zeeland, kwam de 'Oranje' in februari 1942 onder charter van het Britse *Ministry of War Transport*. Er kwam een Australische en later een Nieuw-Zeelandse en Britse medische staf aan boord, onder leiding van van een Nederlands medisch officier met een vaste kern van Nederlands medisch personeel. Tot januari 1946 werden meer dan 32.000 mensen vervoerd en verpleegd en 300.000 zeemijl afgelegd. Na de oorlog kon de 'Oranje' met haar reguliere passagiersdienst tussen Europa en Batavia beginnen. Het schip werd bij de reizigers razend populair en kende heel wat hoogtepunten, zoals een tocht met de Ethiopische keizer *Haile Selassie*. Dieptepunten waren er natuurlijk ook, zoals de aanvaring in de Rode Zee met de 'Willem Ruys'. In september 1964 werd het schip aan Italië verkocht en deed nog tot 1980 als 'Angelina Lauro' dienst. In dat jaar brandde het schip in de haven van St Thomas volledig uit. Op weg naar slopers in het Verre Oosten zonk het schip. "*Oranje, Een Koninklijk Schip*" mag zonder overdrijven een prachtig en waardevol werk worden genoemd.

Het boek (ISBN 90-6881-096-0) telt ruim 500 pagina's en werd op groot formaat, rijk geïllustreerd uitgegeven. Voor dit uitzonderlijk mooie boek legt U 49,08 euro neer. Aanschaffen kan via de boekhandel of bij de Uitgeverij Van Soeren & Co, Rooseveltlaan 191, 1079 AP Amsterdam. Tel +31/20.644.64.58, Fax +31/20.642.16.36.

## Een schip van naam

Onder de titel "*Indrapoera. Een schip van naam*", verscheen bij *Van Soeren & Co (Uitgeverij De Bataafse Leeuw)*, een prachtboek van de hand van *Frans Luidinga* en *Nico Guns*.

De Rotterdamse Lloyd bracht begin 1926 het statige passagiersschip "*Indrapoera*", genoemd naar een vulkaan op Sumatra, in de vaart op Nederlands-Indië. Het was het eerste Nederlandse motormailschip, aangedreven door machtige dieselmotoren.

Tot de Tweede Wereldoorlog voer het schip in grote regelmaat op en neer naar de rijke kolonie in het Oosten. Eind 1933 was er een korte onderbreking na een felle brand die het schip gedeeltelijk verwoestte. Een grondige renovatie volgde. In 1940 kwam de "*Indrapoera*" bij de geallieerden in dienst als troepenschip. In grijs tenue vervoerde zij ruim vijftigduizend man troepen. Na de oorlog bracht zij duizenden evacués van Nederlands-Indië terug naar Holland. Op de uitreizen had zij Nederlandse soldaten, emigranten en burgers aan boord. Al doende maakte zij grote naam.

Om het schip rendabel te houden verbouwde de rederij het schip eind 1948 tot vrachtschip met zeer luxueuse accommodatie voor ongeveer honderd passagiers. Zo voer het schip tot medio 1956 onder Rotterdamse vlag. In dat jaar werd de "*Indrapoera*" naar het buitenland verkocht om na 37 jaren in de vaart in 1963 in Italië te worden gesloopt.

## SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE  
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73

E-mail: [info@shipyard-lowyck.com](mailto:info@shipyard-lowyck.com)  
Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

"Indrapoera. Een schip van naam"  
(ISBN 90-6881-097-9) telt ruim 500  
pagina's. Het boek werd op groot for-  
maat uitgegeven en is prachtig geïl-  
lustreerd. Kostprijs: 49,08 euro.  
Aankopen kan via de boekhandel of  
bij de uitgeverij Van Soeren & Co,  
Rooseveltlaan 191, 1079 AP  
Amsterdam. Tel. +31/20.644.64.58,  
Fax +31/20.642.16.36.

## De bestseller van de bevrachting

In de reeks 'Lloyd's Shipping Law Library' verscheen bij Informa Professional een tweede druk van het standaardwerk "Voyage Charters". De tweede uitgave van deze bestseller biedt ook nu een diepgaande gids voor alles wat met reisbevrachting te maken heeft. Het boek analyseert, artikel per artikel, de twee belangrijkste standaard charterparty formulieren, de Gencon en de Asbatankvoy, samen met een bespreking van de regels van Den Haag en Den Haag-Visby. In deze problematiek wordt doorlopend de vergelijking gemaakt tussen de Engelse en de Amerikaanse wetgeving terzake. Bovendien wordt alle uitleg gestaafd met case studies, rechtsuitspraken en uitkomsten van arbitrage. Ook de herwerkte Gencon Charter 1994 komt aan bod met uitgebreide aandacht voor Bills of Lading.

Deze nieuwste uitgave werd speciaal herschikt met het oog op de leesbaarheid. Het resultaat is een gebruiksvriendelijk boek.

"Voyage Charters" werd geschreven door een indrukwekkend team van Britse en Amerikaanse specialisten ter zake. Zonder twijfel het allerbeste referentiewerk wat reisbevrachting betreft.

"Voyage Charters" (ISBN 1-85978-599-9) telt zo'n 1.200 pagina's en kan besteld worden via de gespecialiseerde boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij, Informa Professional, 69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ,

Uk. Tel. +44/20.7553.1000, Fax  
+44/20.7553.1107.

## Lloyd's List Directory of Shipping Agents 2001

Met trots kondigde Lloyd's List onlangs het verschijnen aan van "Lloyd's List Directory of Shipping Agents 2001". Niettegenstaande deze gids zijn oorsprong vindt in de '1998 Ship Agents Directory', werd de nieuwste publicatie volledig herschreven, alle opgenomen namen werden op correctheid nage- trokken. Hierdoor vormt de "Lloyd's List Directory of Shipping Agents 2001" het meest volledige naslagwerk betreffende scheepsagenten. En 'scheepsagenten' mag in de ruimste zin van het woord geïnterpreteerd worden. Immers, naast scheepsagenten worden ook Liner Agents, Port Agents en Lloyd's Agents vermeld. De inhoud van het boek werd geografisch geschikt, zodat opzoeken kinderspel wordt.

"Lloyd's List Directory of Shipping Agents 2001" (ISBN 1-85978-389-9) telt zo'n 200 bladzijden en werd op een handig formaat uitgegeven. Kostprijs £90. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Informa Maritime & Transport, 69-77 Paul Street, London, EC2A 4LQ, UK. Tel. +44/20.7553.1000, Fax +44/20.7553.1105.

## Cruiseschepen

Bij Ian Allan verscheen van David L. Williams "Cruise Ships". Tijdens de jongste jaren nam het cruisegebeuren een nooit geziene vlucht. Nooit eerder werden zoveel mensen bekoord voor een exotische reis op een varend hotel. Rederijen als P&O, Carnival Line (dat nu ook Cunard controleert), Royal Caribbean, Holland America Line, Star Cruises bouwen in snel tempo nieuwe schepen; nieuwbouw die gekenmerkt wordt door schaalvergroting. Heel wat

van de nieuwste schepen meten meer dan 100.000 G/T. Maar ook de kleinere schepen vinden in heel specifieke nichemarkten hun weg. In het boek "Cruise Ships" bespreekt de auteur de belangrijkste schepen die nu in de vaart zijn. De hierbij opgenomen illustraties (naast de klassieke 'schip op zee' ook heel wat foto's van interieurs) moeten iedere shiplover bekoren. Iedere maritieme enthousiasteling, maar ook iedereen die recent een cruise maakte, zal dit boek aanschaffen, al was het maar voor de verzamelde kleurenfoto's.

"Cruise Ships" (ISBN 0-7110-2801-X) kost £14.99. Aankopen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij, Ian Allan Publishing Mail Order Dept., 4 Watling Drive, Hinckley, Leics LE10 3EY, UK. Tel. +44/1455.233.747, Fax +44/1455.233.737. E-mail: midland-books@compuserve.com.

Het eerstvolgende  
HVB ligt in uw  
brievenbus  
op vrijdag 1 maart!

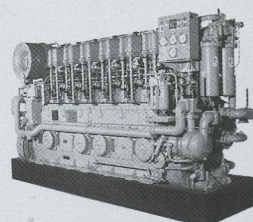
**Alle dieselmotoren:**  
Leveren, plaatsen, revisie en herstelling  
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,  
waterpompen en compressoren e.a.  
Opgieten van motoren met Chockfast  
DROOGDOK  
Schroeven en schroefassen  
Las- en leidingwerk

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

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93

## Scheepsdiesel Service

**SDS** n.v.



Het vissersleven van Albert Creyf

# De stukadoorszoon die reder werd



LANG HEEFT ALBERT (°19 augustus 1915), zoon van stukadoor Creyf, niet in de voetstappen van zijn vader gelopen. Hij was daar nochtans toe voorbestemd toen hij als veertienjarige de schoolpoort achter zich dichttrok.

Niemand in de familie kon op dat ogenblik vermoeden dat Albert de zee zou optrekken en er een carrière uitbouwen.

VAN 1929 TOT 1934 gaat Albert met vader mee naar de bouw om er het beroep van stukadoor aan te leren. Maar hoogtijdagen zijn het in die sector niet. Telkens het in de zomer kalmer wordt vinden we de kleine Creyf terug bij een Knokse groentenhandelaar die in het zomerseizoen handen tekort komt om de toeristen te bedienen. In de zomer van '34 vinden we Albert zelfs aan het werk als 'liftboy', een broodwinning die we nu nog alleen nog kennen uit films die zich in de jaren dertig afspelen.

## De crisis

*'Die jaren dertig zijn crisisjaren zoals we er nadien geen meer gekend hebben. Ons gezin kan dan ook alle handen gebruiken. Oscar, mijn broer, werkt dan al als 'lavertje' in de visserij en vertelt thuis over het geld dat daar te verdienen is. Het is december 1934 wanneer ik besluit de sprong te wagen.'*

Hij monstert aan op de H 30, een garnaalvissersbootje waar hij Pieter Vlietinck alias Pier Keunink als schipper aantreft. Op

dat moment is Albert al lang geen kind meer, hij is een jonge volwassen man van negentien, die weet wat hij wil. En het werk lag goed in zijn handen: 'Op een garnaalvanger moest je toen ook niet zoveel kennen, alleen moest je ervoor zorgen dat je het werk zag. Zo moesten bijvoorbeeld de lampen die toen nog met petroleum of carbuur werkten, regelmatig gepoetst worden. Bij de garnaalvangst zelf moest ik alleen maar helpen met het uitzoeken. Het moeilijkste was het aanpassen van je dag- en nachtritme. 's Nachts moest er uiteraard gevaren worden, tegen de middag liep het schip de haven binnen. Na de middag werd er verkocht en dan togen we naar huis om enkele uren te slapen.' Albert heeft 18 maanden bij Pier Keunink gevaren. 'Ik ben dan overgestapt naar het

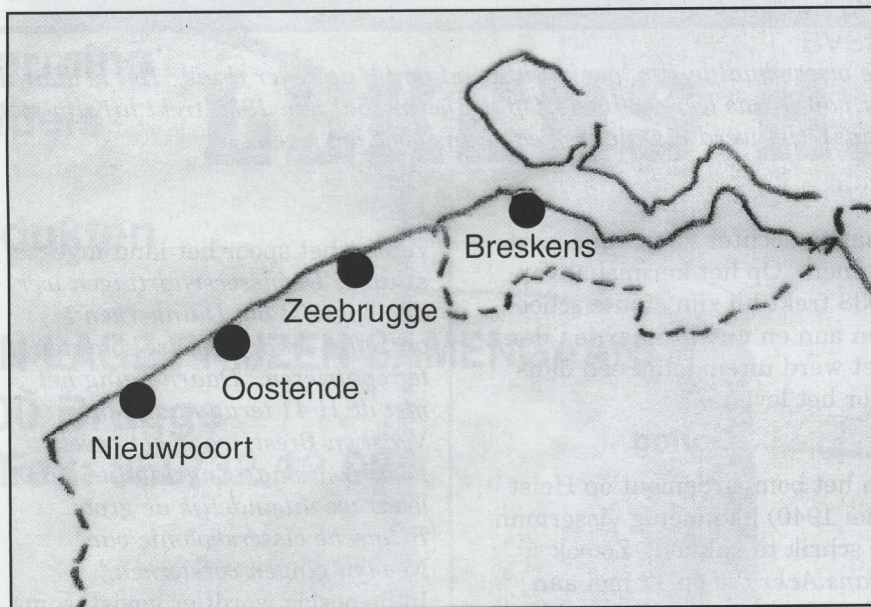
*schip van Louis Vlietinck, de zoon van Pier. Hij liet op de werf van René De Backer een nieuwe garnaalschuit bouwen, de H 71. Ja, dat is allemaal geschiedenis, net zoals de werf van De Backer die te vinden was op de plek waar nu de scheepswerf van De Graeve gevestigd is. Geschiedenis is ook het tweetakt Deutzmotortje van 70 pk dat daar aan boord stond. Je houdt dat vandaag niet meer voor mogelijk. Die motor moest nog met het befaamde sigarettensysteem op gang gebracht worden. Ik zeg dat allemaal omdat ik mij er liet aanmonsteren als motorist, alhoewel ik niets van scheepsmotoren kende. Maar dat was een nieuw ding, het snorde als een naaimachientje en veel kon er niet mee gebeuren. Starten, luchtflus weer vullen en de motor uitschakelen als het schip weer in de haven lag. Hier en daar een lek vet en*

*dat was het zo'n beetje.'*  
Toch was het voor Albert meer dan dat, het was een entree in het ernstige werk, want terwijl het Deutzmotortje snorde besloot hij de brevetten van motorist te halen. Hij slaagde daar ook in: eerst voor motoren van 100 pk; zes maanden later voor de 500 pk. Vissers met een brevet motorist 500 pk waren er toen niet zoveel. 'In de zomer van 1937 komt Frans Acks, alias Cissen de Klemmer, me vragen om op zijn schip (H 41, met motor van 120 pk) te varen. Dat schip, de Jacomina, was in 1927 op de werf van De Jonghe gebouwd. Aan boord tref ik schipper Frans Ackx, Alberic Vantorre en Maurice Vandierendonck. Het was een goeie ploeg en we varen samen tot de mobilisatie in 1940.' De visser haalde zijn 'paeje' inder tijd op bij de reder thuis. Het is daar dat onze jonge Albert de

## 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.



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

## ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

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

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

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



*De visser haalde zijn 'paeje' indertijd op bij de reder thuis. Het is daar dat onze jonge Albert de knappe dochter van Frans leert kennen. Op het kermisbal van 1938 trekt hij zijn stoute schoenen aan en vraagt haar ten dans. Het werd uiteindelijk een dans voor het leven.*

knappe dochter van Frans leert kennen. Op het kermisbal van 1938 trekt hij zijn stoute schoenen aan en vraagt haar ten dans. Het werd uiteindelijk een dans voor het leven.

### Oorlog

Na het bombardement op Heist (mei 1940) had menig visserman de schrik te pakken. Zo ook Frans Ackx die op 12 mei aan Albert komt vragen om samen met het schip te vluchten. Albert twijfelt even, maar gaat uiteindelijk akkoord en het schip verlaat de haven met aan boord Albert, de familie Ackx en ook Julien De Vinck met zijn gezin. De tocht loopt langs Nieuwpoort, Dieppe, Fecamp tot Sint-Vaast waar een Belgisch konvooi voor anker ligt. Daar moeten de niet vissende familieleden van boord en worden

ze met het spoor het land ingestuurd. *'De vissersvaartuigen werden opgeëist om Duinkerken te ontzetten en de Engelse soldaten te repatriëren. Daarna ging het met de H 41 terug naar Sint-Vaast en Brest, waar het bevel kwam om naar Engeland te varen waar we uiteindelijk de grote Belgische visserskolonie van Newlyn gingen versterken.'* In de oorlog wordt er gevist, soms in gevaarlijke omstandigheden: *'Ik herinner me dat we met zo'n zestien vaartuigen aan het vissen waren rond een lichtboei. We mochten zelf geen licht maken. Opeens flitsten grote lichten aan en begonnen twee Duitse oorlogsschepen ons te beschieten. Het vaartuig van Lowietje Decrop werd in de grond geboord, maar gelukkig kon de volledige bemanning gered worden.'* Dat het toe-

val een mens een handje kan helpen mag dan weer blijken uit het volgende: *'Terwijl de H 41 hersteld moest worden, monsterde ik aan op de O 223 van reder Calcoen. Mijn scheepsmakkers Julien Devinck en Jozef Rotsaert gingen aan boord van een ander Oostends vaartuig. Dat kwam terecht in een mijnenveld en de bemanning werd nooit meer teruggezien.'*

### En vrede

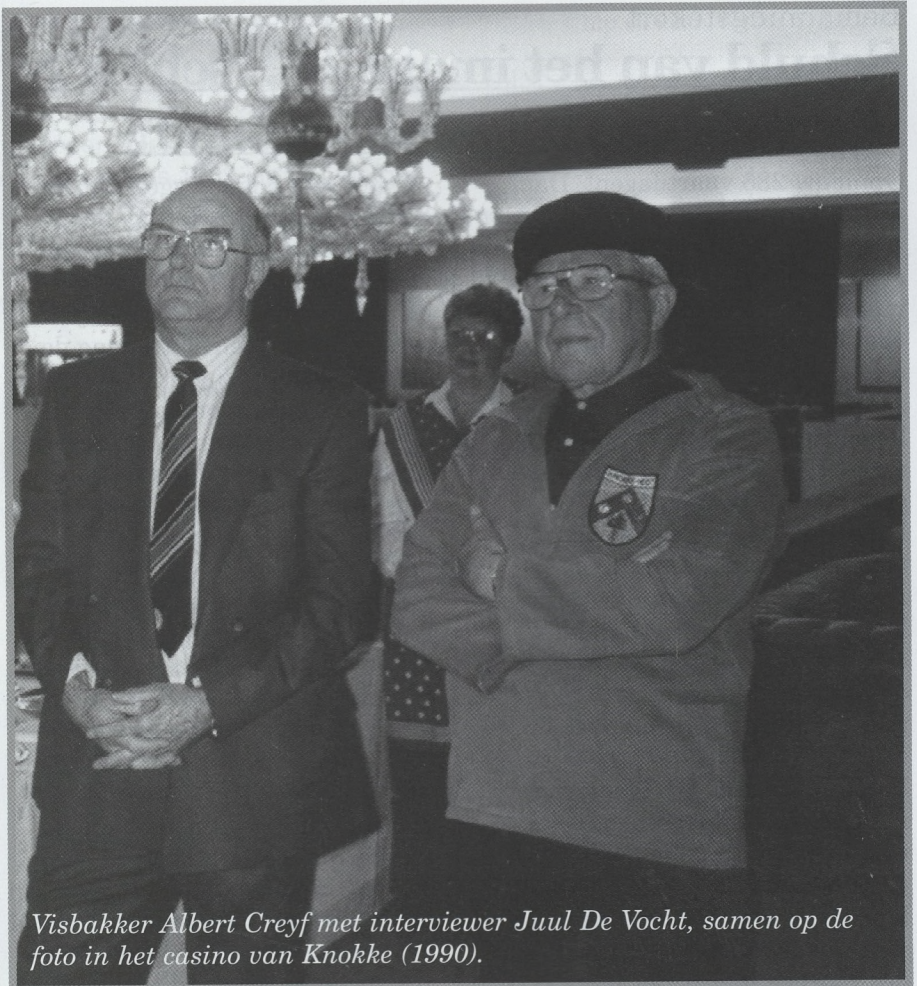
In 1945 kwam Albert terug het land in. In novembervan datzelfde jaar kreeg Ackx zijn H 41 terug en Albert werd er de schipper van. Hij bleef het voeren tot in 1955, het jaar waarin hij samen met zijn schoonvader de Z 511 Normandie laat bouwen op de scheepswerf Haerinck. In 1960 wordt Albert de enige eigenaar

van het schip dat hij tot boomkorvaartuig ombouwt.

In 1966 moet hij aan het zware werk verzaken. De *Normandie* verkoopt hij in '73, maar hij blijft tot 1980 deelgenoot in de Z 305 *Kamina* van Leon Desmedt.

Toen Albert de actieve visserij moest stopzetten, werden hij en zijn echtgenote Irene actief bij de Heistse visbakkers. *'Dat was een goep die promotie voerde. We bakten vis op straat en de voorbijgangers kregen gratis proevertjes. We wilden zodoende de mensen de goedkopere vissoorten leren kennen en smaken. De groep kende indertijd veel succes en we hebben heel het land doorkruist. De Heistse visbakkers kon je tot in Limburg en in Wallonië aantreffen. Maar ook dat is inmiddels geschiedenis. We hebben de groep ontbonden vooraleer de neergang ingezet kon worden. Want dat is de kunst in het leven: je moet op tijd een punt achter de dingen kunnen zetten.'*

Interview Juul De Vocht



*Visbakker Albert Creyf met interviewer Juul De Vocht, samen op de foto in het casino van Knokke (1990).*

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

Bvba LEKENS H.

**BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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

BVBA

# LEKENS H.



Bemanningsstekort

## Schuld van het imago of... schort er iets aan de werkelijkheid?

Opnieuw 285 vaartdagen! Dat wordt opnieuw een jaar van 'hààst je, wéér je'. Zelf had ik gehoopt op eenzelfde situatie als vorig jaar, maar dan met een stilligperiode van 20 dagen die verdeeld worden over het hele jaar. Op die manier zouden de vissers telkens een iets langere rustperiode hebben; dat alleen al zou het beroep veel aangenamer maken.

Nu is de toestand zo dat dat we een maand van huis zijn en daarna slechts drie à vier dagen thuis. Het schip ligt wel zes dagen aan de kant, maar de vissers verliezen daarvan twee dagen met het reizen naar huis en terug naar het schip.

Indien men een vaartdagenvermindering zou toepassen is het ook mogelijk de dagplafonds van de quota iets naar boven te trekken, zodat we niet meer van goeie visgronden moeten weglopen. In het voorbije jaar is het immers al enkele keren gebeurd dat we een goede visgrond met schitterende vangsten, omwille van die dagplafonds, moesten verlaten. Ook andere vissers hebben dat al in brieven uitgelegd. En als vissers ergens een hekel aan hebben, dan is het toch wel dát: een goede visgrond laten liggen!

Bemanningsprobleem? De sector mag tevreden zijn dat het leven vandaag zo duur geworden is. Daarenboven heeft die sector het geluk dat de meeste vissers een huisje aan zee gekocht hebben (waar de marktprijzen van de wo-

ningen veel hoger liggen dan in het binnenland). Het is alleen maar omdat zij daardoor verplicht worden te blijven varen dat we die jongens nog in de visserij terugvinden. Ten slotte mag de sector ook blij zijn dat de haven van Zeebrugge momenteel geen dokwerkers aanwerft, want ik ken tientallen vissers die momenteel nog varen, maar tegelijk wachten tot wanneer er een plaatsje vrijkomt in de haven.

Het heeft geen zin er doekjes om te winden. Vissers die eerlijk zijn zullen het je vlakaf zeggen: 'We braken van ons leven!' De meesten verbieden hun kinderen dan ook om de weg van hun vaders op te gaan. *Alles, maar niet de visserij*, zo luidt het daar in die vissersgezinnen! Zelf heeft mijn vader me er ook voor verwittigd. Hij heeft me klaar en duidelijk gezegd dat iemand die voor visser leert zijn leven kapot maakt, maar ik heb hem, helaas, niet geloofd. Nu moet ik het bekennen: de man had gelijk.

Als het probleem niet aangepakt wordt, dan ziet de toekomst er héél somber uit. De jongste vier jaren heb ik vier verschillende scheepsjongens aan boord gehad. De vierde is nu nog maar begonnen, maar de eerste drie zijn alweer uit de visserij verdwenen. Dat alles toont, volgens mij, toch duidelijk aan dat het bemanningsprobleem nòg zal toenemen. Over een paar jaar zal elke visser dan ook onder druk staan om nòg ex-

## Brieven



Brieven voor deze rubriek worden opgestuurd naar Het Visserijblad, H. Baelskaai 12 te B-8400

Oostende. Faxen kan op nummer 059 / 32 55 59. E-mail gaat naar: [hetvisserijblad@hotmail.com](mailto:hetvisserijblad@hotmail.com).

Publicatie houdt niet in dat de redactie het met de inhoud eens is. Verder behoudt HVB zich het recht voor ingezonden brieven in te korten en te redigeren. Brieven die naamloos opgestuurd worden, gaan onverbiddelijk de prullenmand in.

tra-vaartdagen te realiseren. Voor wat de motoristen betreft is het al zover. Ik ken er een die deze zomer al twee maanden van huis was. Toen hij uiteindelijk thuiskwam moest hij er prompt een derde reis bijnemen opdat het schip zou kunnen uitvaren. Samengevat: op sommige vaartuigen hebben de vissers echt een zeer interessante job. Maar het gevecht met de natuur, de vloed van nieuwe reglementen maken het beroep, dat geeft toch iedereen toe, ook zeer hard. De stress die dat veroorzaakt wordt echter ondraaglijk groot wanneer daar ook nog bijkomen: te lange reizen, te korte periode waarin we thuis zijn. Dààrdoor komt het dat de vissers afhaken.

J. Dobbelaere.

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

# HVB-index artikels 2001

Naar jaarlijkse gewoonte publiceren we een lijst van de artikels die in de vorige jaargang verschenen zijn. Geïnteresseerde lezers vinden daardoor gemakkelijk informatie terug, temeer daar we al sinds 1993 jaarlijks dergelijke index opmaken.

Na de rubrieknamen (Activiteiten...) volgt de titel van het artikel. Het eerste cijfer dat daarachter staat zegt u in welke editie van HVB u dat stuk vindt (dat cijfer gaat van 1 tot 12). Het tweede cijfer verwijst naar de bladzijde in het betreffende nummer.

## Activiteiten

9de European Seafood Exhibition	4	31
Garnaalpelwedstrijd / Scouts in pakhuisen / Kalender	10	35
Visserij op agriflora	1	28
Vistival Heist / Winnaars fotosets / Retrospectieve Vanneste	6	26
Week B'bergse visserij	11	25

## Aquacultuur

De Noorse aquacultuur	5	8
Mosselboerderij in zee voor Nieuwpoort?	5	35

## Bedrijfsnieuws / Rederijen

Astron verhuisd	9	27
Over de scheefgegroeide concurrentieverhoudingen in de visserij	11	31
Brandstofprijz daalt	12	10
Winst maken i/d toekomst	12	30
Tripartiete Werkgr. Visserij	8	9
Groepvorming weer uitgesteld	12	16
Failissement	7	17
Failissement	6	27
Failissementen	5	36
Concurrentiepositie maakt Belgische visserij onhoudbaar	2	10
Handel moet herkomst vis verduidelijken	11	27
Over de scheefgegroeide concurrentieverhoudingen in de visserij	11	31
Kwart besomming boomkorvaartuigen naar brandstof	3	30
Meer controles uit de lucht en vanop zee / 103 vaartuigen voorzien van VMS-stallietbakens	10	17
Scheepstimmerwerf Lowyck in nieuwe handen	9	8
Stilligpremie goedgekeurd	3	11
Visbedrijven in top 30.000	3	12
Vlaamse visserijcoöperatie in nieuwe vestiging	4	7
Stilligpremie oneerlijk verdeeld / Herstellingsbedrijven trekken aan alarmbel (brieven)	4	20

## Beeldende kunsten

Fotograaf ter zeevisserij Serge Lucas	4	33
Leon Paul de Bliques	11	29
Museum voor anker	5	35
Roger Meert	9	14

## Brieven

De geboorte van Vasco (Desmit) / Pemarko (Duyck) / Appels tussen de perelaars (Devriendt) / Zoek het eens op (Provoost) / Over reders en vissers (De Bock)	3	17
--	---	----

Een praktijkvoorbeeld (S. Huys)	11	9
Leerling-matroos (M. Torck)	8	7
Luc Corbisier beticht HVB van leugenachtige berichtgeving	3	14
Motorist O 82 Mariner niet 'vermist' / Einde VVIC (Versluys) / Ferryboten in Oostende houden (de Bruyn) / In De Panne hadden ze kielboten (Klausing)	10	15
RC heeft gelijk en ongelijk (I. Victor), RC hanteert geheime agenda (G. Deman)	2	14
Sectortop is god de vader niet (J. de Boer)	5	20
Stilligpremie oneerlijk verdeeld / Herstellingsbedrijven trekken aan alarmbel	4	20
Teleurgestelde moeder (V. De Graeve) / Zomer in Oostduikerke / Mening van Vasco (Desmit)	7	28
Visser Reyserhove krijgt antwoord (M. Claes) / Achtste garnaalpelwedstrijd (J. Slegheers) / Kapitein Iglo (H. de Bruin)	9	8
Vissersplaats Oostende (H. de Bruin)	8	28
Waar zijn de vakbonden al die tijd gebleven (Reyzerhove)	6	20

## Columns

De Laatste Vuurtorenwachter (verder DLV)	1	32
DLV	11	35
DLV	2	29
DLV	3	29
DLV	4	29
DLV	6	29
DL	7	29
DLV	8	29
DLV	9	28

Tussen schip en kaai (verder TSEK)	1	27
TSEK	10	30
TSEK	11	26
TSEK	12	26
TSEK	2	27
TSEK	3	27
TSEK	4	27
TSEK	5	27
TSEK	6	31
TSEK	7	31
TSEK	8	31
TSEK	9	31
Van schepen, van mensen en van de zee (verder: van schepen)	4	15
Van schepen	11	30
Van schepen	8	13

## Culinair

Bart Vansteenkiste laureaat horecawedstrijd	12	8
Internationale gastronomische prijs voor 't Choufke	5	34
Schol is vis van het jaar	7	10
Steenbolk geen vis v.h. jaar	3	28

## Ecologie & Milieu

Belgische vis is gezond	12	16
Bio-labels: informatie of volksverlakkerij	10	31
Overbevissing schadelijker dan aangenomen	11	17
TotalFinaElf kandidaat voor derde windmnpark in zee	7	12
Visserijcommissie verwerpt windturbines in zee	12	10
Weldra twee windmolenparken in kustwateren	3	36

## Economie (algemeen)

Concurrentiepositie maakt Belgische visserij onhoudbaar	2	10
In- en uitvoer visserijproducten toegenomen	9	9
Visserij deelt niet in econom. heropleven Oostendse haven	7	15

## Editorialen/standpunten/ commentaren

1957!	9	3
De kwestie van de moreel consulent in de visserij - Vandekerckhove krijgt inzage in dossier	10	26
De zelforganisatie vd vissers	3	3
Deman pleit voor Maritiem Centrum		

# CREVITS

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

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

Vlaanderen - De Rederscentrale rechts inhalen? . . . . . 10 . 10  
 Dubbele moraal . . . . . 6 . 3  
 En als we het nu eens bekeken vanaf de... ervaringen van de varende vissers op zee. . . . . 10 . 5  
 Enige Europese gedachten . . . . . 5 . 3  
 Feest. . . . . 10 . 3  
 Goed nieuws. . . . . 7 . 3  
 Hoog bezoek. . . . . 11 . 3  
 Lef! . . . . . 8 . 3  
 Onze arme rijke sector . . . . . 12 . 3  
 Rond de (feest) tafel . . . . . 1 . 3  
 Schipper Godroid las het Groenboek en hij denkt er het zijne over . . . . . 6 . 11  
 Solidariteit? . . . . . 2 . 3  
 Twee geven meer licht dan één . 4 . 3

**EU-visserijpolitiek (algemeen)**

Zie ook Meerjarig oriëntatieplan (EU)  
 Europees geld vr sanering Spaanse en Portugese visserij . . . . . 8 . 27  
 Hoe de Vlaamse visserij geliquideerd wordt dr NV Europa . . . . . 8 . 20  
 Landbouwministers oneens . . . . . 12 . 8

**Essays**

Op zoek naar de kleine en grote frustraties van de prominenten . . . . . 2 . 31  
 Over de scheefgegroeide concurrentieverhoudingen in de visserij . 11 . 31  
 Wat is er aan de hand met het imago van de visserij? . . . . . 6 . 22  
 Winst maken i/d toekomst. . . . . 12 . 30

**Folklore**

Subsidie verfraaiing oude vissershaven Zeebrugge . . . . . 1 . 35

**Geschiedenis**

Het gebeurde 50 jaar geleden: Na de inval van het parket in de vismijn van Oostende . . . . . 1 . 18  
 50 jaar geleden: Bedrijfsraad visserij opgericht . . . . . 12 . 18  
 50 jaar geleden: Belgische vissersvaartuigen naar Argentinië. . . . . 9 . 18  
 50 Jaar geleden: De uitputting van de garnaalstapel. . . . . 8 . 18  
 50 jaar geleden: vissers mogen niet verstoppen blijven van sociale voordelen . . . . . 4 . 18  
 50 jaar geleden: de wedstrijd voor het nationaal monument der zeelieden . . . . . 5 . 18  
 50 jaar geleden: inhuldiging nieuwe

vismijn Oostende . . . . . 7 . 19  
 50 jaar geleden: O 92 Graaf van Vlaanderen omgebouwd . . . . . 11 . 18  
 50 jaar geleden: ter nagedachtenis van Hendrik Baels. . . . . 6 . 18  
 50 jaar geleden: Waar bleven de Oostendse oesters? . . . . . 10 . 18  
 Amandinemuseum verrast. . . . . 4 . 7  
 50 jaar geleden: De minimummaat der netmazen . . . . . 2 . 18  
 De Pannenaars in 1901 . . . . . 9 . 16  
 50 jaar geleden: Zeebrugges mooiste kotter joeg door Noordzeekanaal3 . 18  
 Paster Pype 75 jaar geleden overleden . . . . . 7 . 9  
 Vissers in WO II. . . . . 7 . 15

**Internationaal**

Britse vloot breidt vooral uit in Kleinste vlootsegment . . . . . 1 . 34  
 Diverse . . . . . 4 . 22  
 Diverse . . . . . 5 . 20  
 De visserij in Noorwegen . . . . . 5 . 4  
 Diverse . . . . . 2 . 22  
 EU onderzoekt visserijsteun / Steun voor vissector in U.K. / Verdeeldheid over invoering individuele quota in Denemarken . . . . . 6 . 28  
 De Noorse aquacultuur . . . . . 5 . 8  
 Franse vissers aangehouden . . . . . 5 . 35  
 Gezocht tweedehandsvrtuigen . . . . . 5 . 36  
 Steeds minder vis in Boulogne . 7 . 17  
 Europees geld vr sanering Spaanse en Portugese visserij . . . . . 8 . 27  
 Hoe de Vlaamse visserij geliquideerd wordt dr NV Europa . . . . . 8 . 20  
 Landbouwministers oneens . . . . . 12 . 8

**Interviews**

Waarom schipper James Law de visserij verlaten heeft - Rechter eist besomming terug van schipper. . . . . 3 . 34  
 Albert Claes levenslange band mt Zeebrugse haven. . . . . 4 . 16  
 Amedee Vantorre: 'Hoe meer men heeft, hoe meer men klaagt' . . . . . 4 . 8  
 De vissers van de ronde tafel wensen u. . . . . 1 . 4  
 Fernand Verleene: 'Willen ze de boot-sjouwerie kapot?' . . . . . 10 . 23  
 Franky De Vriendt: 'Een visser moet zijn vakbondssecretaris kunnen kiezen . . . . . 12 . 14  
 Georges Verleene: 'De fakkel van het ambacht doorgeven' . . . . . 9 . 20

Gustaaf Declodt: 'Vanaf toen wist ik dat de veiligheid moet primeren 1 . 14  
 HVB sprak met de kleine van Compernelle . . . . . 11 . 20  
 Joseph Verbeke . . . . . 5 . 22  
 Luc Bogaert: 'Veel beloven en weinig geven...' . . . . . 7 . 20  
 Pierre Meyers, oud-motorist en fotograaf. . . . . 9 . 23  
 Richard Panesi: 'Oostendse haventogang verdient beter . . . . . 9 . 34  
 Thierry Desmit: 'Werkkrachten zijn vooral mensen' . . . . . 8 . 14

**Literatuur & boeken**

Alle Noordzeeschelpen op rij . . . . . 7 . 15  
 Boek over Knokke - Heist. . . . . 12 . 16  
 Diverse boekbesprekingen . . . . . 1 . 21  
 Diverse boekbesprekingen . . . . . 10 . 29  
 Diverse boekbesprekingen . . . . . 12 . 27  
 diverse boekbesprekingen . . . . . 2 . 21  
 Diverse boekbesprekingen . . . . . 3 . 21  
 Diverse boekbesprekingen . . . . . 4 . 24  
 Diverse boekbesprekingen . . . . . 7 . 30  
 Diverse boekbesprekingen . . . . . 8 . 30  
 Diverse boekbesprekingen . . . . . 9 . 29  
 Diverse boekbesprekingen . . . . . 6 . 30  
 Het beste van Klausing . . . . . 11 . 25

**Maritiem patrimonium**

Heistse vuurtoren hersteld. . . . . 9 . 32  
 Amandinemuseum verrast. . . . . 4 . 7  
 Portretgalerij IJslandschippers. . . . . 5 . 35  
 Reeds meer dan 30.000 bezoekers voor Amandine . . . . . 9 . 8  
 Georges Verleene: 'De fakkel van het ambacht doorgeven' . . . . . 9 . 20  
 Restauratiefonds N 765 OLV van Goede Raad . . . . . 10 . 34  
 Westhinder krijgt plaats in Kruike . . . . . 6 . 28

**Meerjarig oriëntatieplan (EU)**

Veertig procent vlootreductie onbespreekbaar . . . . . 6 . 28

**Nederland**

Bezorgdheid over stijgend aantal garnalenaanvoerders . . . . . 4 . 13  
 Boete KW 32 verlaagd . . . . . 7 . 17  
 Eerste boomkorvaartuig met HACCP gecertificeerd . . . . . 11 . 27  
 Scheepswerf Metz Urk: drie orders voor IJsland . . . . . 11 . 10  
 Garnalaanvoer: 4000 kg/week 12 . 7  
 Padmos Stellendam werkt serie van 8 eurokotters af . . . . . 12 . 9  
 Garnalaanvoerhaven Stellendam. . . . . 12 . 6  
 Wärtsilä in Zwolle sluit. . . . . 12 . 10  
 IJmuiden sluit aan bij UFA / Start haringseizoen 28 mei 2002 . . . . . 12 . 10  
 Kotters naar de Golf? . . . . . 3 . 28  
 Kwaliteitscontrole in visveilingen . . . . . 4 . 28  
 Mosselseizoen start op 19 juli / Tarbotkwekerij geopend in Yerseke . . . . . 6 . 26  
 Nieuw controlevaartuig / Europort in A'dam / Pech voor Z 319 Avontuur . . . . . 10 . 16  
 Omzet visafslagen 2000 . . . . . 3 . 20  
 Productschap publiceert studie beman-



COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE  
**VLAAMSE VISSERSBOND**

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

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

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

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

ningsprobleem	5	14
Rederij Sierevelt verkoopt Frans vaartuig / Scholdag in Urk / Vlaggetjesdag in Scheveningen	5	35
Samenwerking tussen vier Nederlandse afslagen	2	26
Scholpromotie start in Urk	6	15
Scholverwerking van levensbelang voor Urk	6	17
Topgarnaaljaar voor Harlingen	12	7
Twaalf vaartuigen voor sanering aangeboden	4	12
Urk: vissersgemeenschap die stand houdt	7	13
Visafslag Urk helemaal in handen van aanvoerders	8	10
Vissen in gesloten zone kost KW 32 twee miljoen / Tien vaartuigen naar Golf / Belgische tongaanvoer in Breskens	4	15
Vissers willen vangsten in eerste kwartaal beperken	11	16
Komt Vlissingen in handen van Urk?	6	21
Vloot beperkt visserij	3	8
Zeevisserijvloot jongste twee jaar nog gegroeid	4	12

### Onderwijs

Horizon Educatief organiseert vormingscursus visserij	1	31
Observatiereizen voor 13-jarigen	10	25
Marc de Jonghe nieuwe PMI-directeur a.i.: 'Leerlingenaantal moet elk jaar met		

10% omhoog	9	12
Provincie investeert in opleidingsschip Broodwinner O 29	3	9
Project 'Zeekiezen' start	10	16
Schoolschip verkoopt in Zeebrugge	4	32
Vier Vlaamse snurrevaadopleiding in Noorwegen	4	23
Visserijdiploma's aanpassen	4	23
Visserijexamens	3	8
Voorstelling 'Zee kiezen'	11	17

### Onderzoeksraad Zeevaart

Dood Lems was ongeval	12	8
Uitspraak	3	8
Uitspraken	5	34
Uitspraken	6	26

### Overlijdens/Nekrologie

Anna Cloet / Gilbert Chaffart	7	28
Daniël Verleye	8	28
Frans Rammeloo / Pierre Rys / Maurice Bonheure	12	16
Henri Tourlousse / Rouwdienst N 52 Seahunter	10	16
Louis Labbeke	4	23
Marcel Pots	1	10
Prosper Vandewalle / Henri Goutsmit / Adriaan Lauwereins	8	25
René Vandierendonck	9	15
Robert Dewaele	2	26
Roger Carton	6	21

### Pers & media

Fotografie vereeuwigd kustvisserij	3	9
VLIZ heeft eigen tijdschrift	3	9
Gevist met ons internet	12	29

Gevist met ons internet	9	17
HVB-index artikels 2000	3	31
RC heropent polemiek met Vandekerckhove	5	11
Sectortop neemt HVB onder vuur	4	34
Vis à Vis wordt Vis & Visie	8	33
Wegwijs in de visserij verschijnt niet meer	11	27

### Personalia

Charles Westerlinck was erbij op de O 82 Mariner	9	11
Marc de Jonghe nieuwe PMI-directeur a.i.	9	12
Freddy Depaep: drie broers verloren op 9 augustus 1968	2	9
Claes maakt promotie / Victor maakt promotie	3	10
De Lembre met pensioen	5	34
Eric Maes (Morubel) directeur bij Heiploeg	7	17
Paster Pype 75 jaar geleden overleden	9	
Geert Deman secretaris-generaal LVZ	4	17
Schipper Law procedeerde niet tegen rederij Dolfijn (Z 48)	4	4
Vandekerckhove krijgt schrijfpodracht	11	16
Verhamme op kabinet Dua	11	25
ZV-directeur Van de Steene in beroep tegen veroordeling	11	11

### Politiek

Gabriels aan Vistrap	5	33
Groepvorming in Vlaams regeerakkoord		

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.

.....	8	32
Jan Loones: Nevenbedrijven vinden geen personeel	9	15
Landbouw herverdeeld tussen Neyts en Dua	8	7
Loones laat visserij niet los	7	26
Maes wil steun visserij koppelen aan sociaal statuut	3	8
Oliecrisis in de visserij: De vragen van de volksvertegenwoordigers en de antwoorden van de ministers	2	12
Ramoudt: Over de Oostendse visveiling	12	13
Versluys protesteert tegen Gabriëls / Ramoudt roept Vyvey ter orde	7	34
Visser schrijft naar gedeputeerde	7	15
Wie wordt straks de enige visserijminister	7	22

## Quota

21ste eeuw start met lager schol- en kabeljauwquotum	1	22
Dagplafonds in de praktijk	10	8
De noordelijke visgronden	1	25
E.C. wil vangst kabeljauw en wijting beperken	7	17
Gesloten visgronden	12	10
Kabeljauwvangstverbod in grote delen Noordzee	2	17
Kabeljauwvisserij in gesloten gebieden Noordzee hernomen van 1 mei	5	34
Nederlandse vissers niet tevreden	1	23
Stilligeregeling	4	23
TAC's en quota 2001	1	24
Visserij leeft al 25 jaar met quota	1	26

## Rederijen (zie bedrijfsnieuws)

### Reportages & reisverslagen

Bio-labels: informatie of volksverlakkerij	10	31
De visserij in Noorwegen	5	4
De vissers van de ronde tafel over GELD	3	23
Garnaalaanvoerhaven Stellendam	12	6
Het jaar in beeld	1	11
In Oostende kunnen ze het feesten niet laten	11	12
Koningspaar leert visserij kennen	11	5
Krijgen Vlamingen standbeeld in Newlyn?	12	20
Op reis in Noord-Wales	8	34
Twintig jaar geleden werd eerste koeltransport naar Belgische vismijn georganiseerd	6	10
Vistival in Heist uitgeregend	7	8
Wat de kustvissers de koning vertelden	11	7

### Scheepsbouw & -werven

Laatste stapelloop bij De Graeve? Z 483 Jasmine	5	15
Padmos Stellendam werkt serie van 8 eurokotters af	12	9
Scheepswerf De Graeve: 106 vaartuigen in 55 jaar	7	6
VHB Marine Antwerpen bouwt vier garnaalvaartuigen voor Nederlandse vloot / Scheepswerf Metz Urk: drie		

orders voor IJsland	11	10
Z 483 Jasmine gaat te water	4	5
Z 60 en N 738 staan nog in de steigers	3	7
Z 60 week later in de vaart	7	17

### Scheepsmotoren en -techniek

ABC-motoren voor Z 60 en Z 47	4	4
Nieuwe motor en twinriglier voor Z 319	7	17
Wärtsilä in Zwolle sluit	12	10
Z 596 Nieuwe lier / Z 121 nieuwe hulpmotoren / Z 47 nieuwe motor	5	35

### Sociaal

ACV en ACLVB steunen Vasco	3	10
ACV verhuisd	3	10
Drie vakbonden verspreiden ontwerp-teksten nieuw sociaal statuut	5	12
Productschap Nederland publiceert studie bemanningsprobleem	5	14
Eerste verkoop O 231 ten voordele van De Bolle	4	4
Nog 642 vissers	9	8
Thierry Desmit: 'Werkkrachten zijn vooral mensen'	8	14
Sociaal statuut laat nog lang op zich wachten	4	28
Statuut van de visser in zicht: duidelijkheid en rechtszekerheid voor de visser	12	5
Waarom schipper James Law de visserij verlaten heeft - Rechter eist besomming terug van schipper	3	34
Yerseke bemanning op BOU 4 Zeevalk	12	10
Zeebrugse vissorteerders leggen werk neer	11	10
Wärtsilä in Zwolle sluit	12	10

### Sportvisserij

Sportvissers boycotten warrelnetvissers	4	28
---	---	----

### Streeknieuws

600 meter lange havendammen omarmen Oostse havengeul	2	2
Containerpark op ex-scheepswerf Panesi	5	35
Heist herdacht omgekomen vissers	4	23
Weekend Visserijfeesten & Monumentendag te Oostende	9	36

## Taal

Ons dialect	4	23
-------------	---	----

## Toerisme

Amandine op postkaart	5	30
Wedstrijd beste gastronomische recept Bredene	11	10

## Varia

17,5 miljoen vr vispromotie	2	20
Duits vissersvaartuig Prangenhof gelicht	12	8
Scheepvaartpolitie aanwezig in Nieuwpoort / Extra controles door stiphheidsacties douanes	5	35

## Verenigingen, organisaties, bijeenkomsten

Eerste Oostendse visserijfeesten in de maak	3	11
Tripartiete Werkgr. Visserij	8	9
Eerste Oostendse visserijfeesten slaan aan	10	12
Gouden, zilveren en Bronzen vis voor de Smitjes	3	10
Horizon Educatief organiseert vormingscursus visserij	1	31
Nieuwpoort koestert visserij	7	32
Op 8 sep visserijfeest in Oostende	2	20
Overleg Rederscentrale - Vlaamse Vissersbond	7	15
Programma 1ste Oostendse visserijfeesten rond	8	8
Regelmatig overleg RC-VVB	12	16
Soetkin bekroond	4	31
Staten-generaal visserij in Oostende	3	7
Visserijcoöperaties op bezoek	6	6
Vissersbulde op winsterse maandag	5	11
VVIC op laatste beentjes	8	32

## Vis en schelpdieren

Aanvoer en besomming schol	7	12
Schol is vis van het jaar	7	10
Alle Noordzeeschelpen op rij	7	15
Steenbolck geen vis v.h. jaar	3	28
Aanvoer sint-jacobsschelpen verdrievoudigt in tien jaar	8	11
Garnaal: naar Marokko en terug in een week	12	7
Kabeljauw nooit duurder dan tarbot	1	24

# N.V. WILLEMS

## Recuperatiebedrijf

### Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

**Container nodig?**  
**Bel 059 / 51 44 66**



## Vistechnieken

Het gericht vissen op sint-jacobsschelpen ..... 6 . 32  
Selectieoosters voor de langoustinevisserij ..... 1 . 28

## Visveilingen

Aanvoer en besomming per haven in 2000 ..... 2 . 30  
Samenwerking tussen vier Nederlandse afslagen ..... 2 . 26  
Aanvoer en besommingen eerste trimester: Oostende betaalt het gelag ..... 7 . 16  
Audit Oostendse vismijn klr. .... 1 . 34  
Audit Oostendse vismijn nog niet vrijgegeven ..... 3 . 10  
Omzet Nederlandse visafslagen 2000. .... 3 . 20  
Besomming: 50 miljoen euro . 11 . 11  
Deense Thybor sluit aan bij Pefa.com ..... 9 . 8  
Goedkeuring raad van bestuur AG Vismijn Oostende uitgesteld . 11 . 12  
Nieuwe ateliers in Nwpoort . . . 4 . 17  
Nieuwpoort: jan-mei beter dan vorig jaar. .... 7 . 9  
Nieuwpoort kwart achteruit. . . . 3 . 20  
Omzet kabeljauw en schol drukken jarbesomming. .... 2 . 30  
Oostende opgenomen in Eface-netwerk met zes Nederlandse afslagen . . 6 . 16  
Komt Vlissingen in handen van Urk? ..... 6 . 21  
Oostendse vismijn na zomer autonoom bedrijf. .... 4 . 6  
Kwaliteitscontrole in Nederlandse visveilingen. .... 4 . 28  
Oostendse visveiling omgevormd tot autonoom gemeentelijk bedrijf . 2 . 30  
Opnieuw verkoop per kist in Oostende / Concessieovereenkomst kantine vismijn verlengd / Visverkoop op tweede kerstdag en 2 januari. .... 1 . 35  
Pefa.com verhoogt kapitaal tot 440 miljoen ..... 6 . 21  
PVO zet trouwe aanvoerders en afnemers in de bloemen. .... 2 . 30  
Raad Bestuur AG Vismijn Oostende samengesteld ..... 12 . 11  
Ijmuiden bij UFA ..... 12 . 10  
Topgarnaaljaar voor Harlingen . . . 12 . 7  
Rechtbank behandelt Zeebrugse visfraude. .... 3 . 28  
Tarbot goedkoper ..... 1 . 28  
Urkers verkopen on line in Oostendse vismijn ..... 12 . 12  
Veilingdagen Nieuwpoort / Aanvoer Nwpoort op Internet ..... 4 . 23  
Vergelijking gemiddelde prijzen blijft moeilijk ..... 12 . 11  
Visfraude in Zeebrugge zwaar bestraft, maar vrijspraak voor Freddy Pollet . . . 10 . 17  
Vismijnen voeren KIM-kwaliteitscon-

trole in ..... 1 . 30  
Vorig jaar 1 miljard frank aangeland in buitenland. .... 8 . 6  
Belgische tongaanvoer in Breskens . . . 4 . 15  
Visafslag Urk helemaal in handen van aanvoerders. .... 8 . 10  
Zeebrugge trekt steeds meer tong naar zich toe. .... 8 . 5  
ZV huldigt verdienstelijke reders 4. 32

## Visverwerkende nijverheid

Gravis koopt Beek Vis ..... 11 . 10  
Pieters neemt 3 bedrijven van Greencore voer. .... 11 . 28  
Pieters verstevigt inplanting in Zwitserland / Concordaat voor United Foods ..... 5 . 11  
Pietersprod. in de prijzen ..... 6 . 27  
Visbedrijven in top-5000. .... 2 . 23

## Vloot

BOU 24 vangt zeemijn ..... 8 . 27  
BR 7 vangt torpedo. .... 9 . 8  
Eindejaarsherdoop voor Z 186 Shannon ..... 2 . 8  
John en Peter Derudder lieten Z 36 Arcadopen ..... 9 . 5  
Nieuwe Z 60 Blue Angel klaar . 6 . 5  
O 152 Aran wrdt Z 396 Mary . . 6 . 28  
O 544 Godelieve actief. .... 4 . 5  
O 544 op proefvaart / garnaaltrofee O 700 BISITI / Gouden vis vr O 152 Aran ..... 2 . 35  
Offshore I geborgen / Z 48 Wodan in aanvaring / UK 153 haalt HAACCP in huis ..... 1 . 35

Opgeknapt Z 19 Sonja vaart opnieuw uit. .... 6 . 9  
Veranderingen in de officiële lijst ..... 6 . 35  
Veranderingen. .... 11 . 24  
Veranderingen. .... 2 . 20  
Verder optrekken pk-grens doodsteek vr kustvisserij ..... 2 . 17  
Vernieuwde P 518 in de vaart . . . 7 . 33  
Viscontainer O 231 verzegeld in Birkenhead ..... 4 . 4  
Wijzigingen in de officiële lijst . . . 8 . 17  
Wrak O 82 Mariner na 22 jaar gelicht ..... 9 . 10  
Z 183 Christopher met nieuw stuurhuis ..... 11 . 15  
Z 27 Free Bird uitgebrand. .... 10 . 20  
Z 483 Jasmine in de vaart. .... 7 . 5  
Z 56 Pieter in aanvaring met vrachtschip ..... 11 . 27  
Zeevisserijvloot van 126 vaartuigen . . . 2 . 16

## Wetenschap

Nederlandse vorser haalt prijs RC binnen ..... 4 . 31  
Student publiceert eindwerk over bemanningsprobleem ..... 5 . 13  
Thesis over veiligheid aan boord van vissersvaartuigen ..... 2 . 28  
Vlaamse visserij heeft zich gerenoveerd tot studieobject ..... 5 . 31  
VLIZ heeft eigen tijdschrift . . . 3 . 9  
Voorstudie cat kustvisserij is afgewerkt ..... 5 . 26

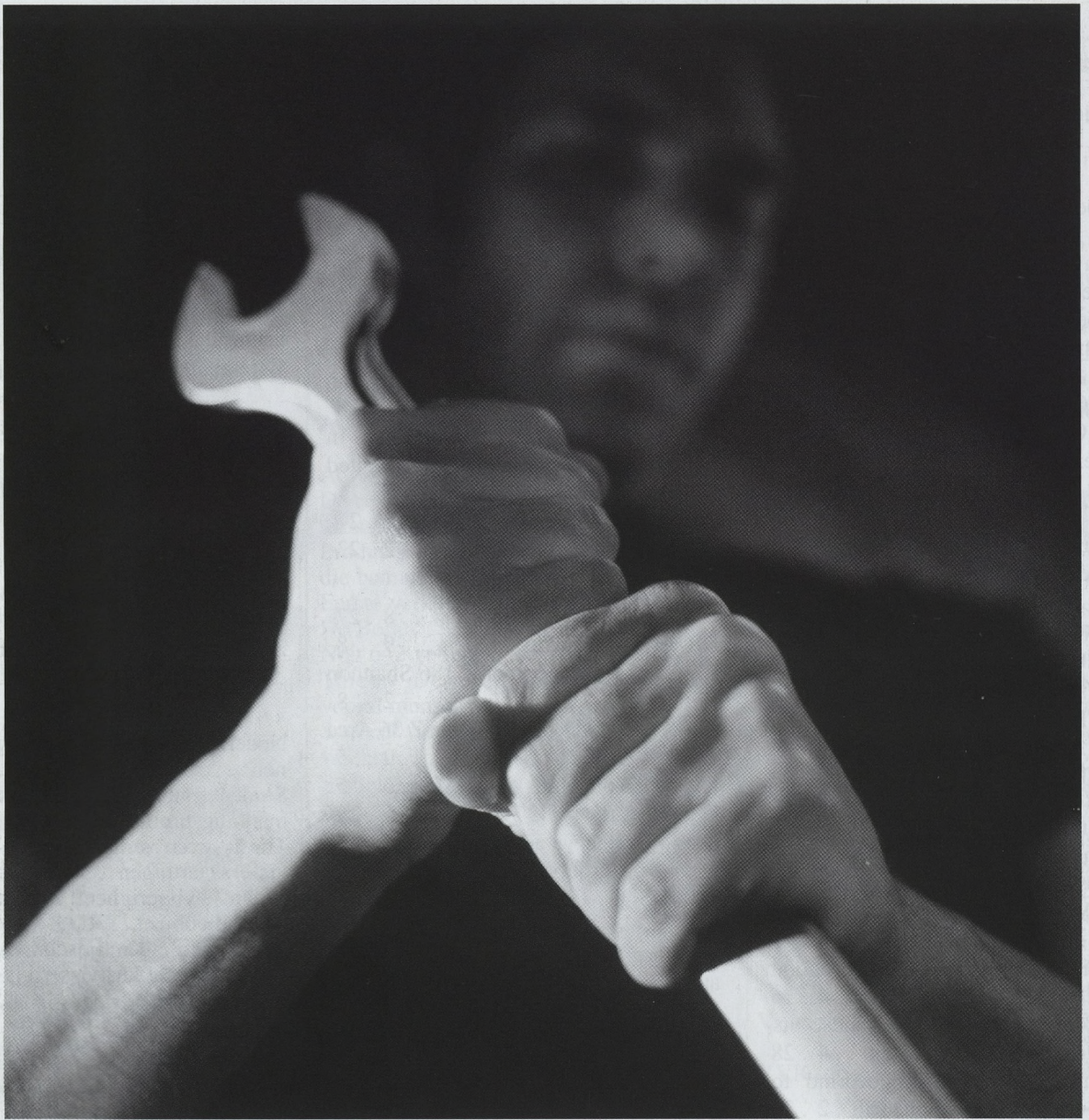
En ten slotte nog dit

## Theofiel De Groote verlaat Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Onlangs werden bij Koninklijk Besluit een aantal leden van de Raad voor drie jaar benoemd. Reder op rust Theofiel De Groote (°Heist, 3 juli 1915), inmiddels al 43 jaren lang bijzitter, nam dan weer ontslag.

Rijkscommissaris Carly hield bij deze gelegenheid een toespraak waarin hij de lange vissers- en rederscarriere van De Groote in herinnering bracht. Zo berekende Carly dat De Groote in de lange periode dat hij bijzitter was zo'n 1400 uitspraken van de Raad gehoord moet hebben. Ook andere cijfers zijn indrukwekkend. In totaal heeft Theofiel 23 jaren gevaren, waarvan meer dan 18 jaar als schipper. 33 jaar was hij reder, eerst van de H 42 *Pharailde*, dan van de Z 542 *Angelus* en ten slotte van de Z 572 *Tornado*. Vermelden we ook nog dat ook bijzitter Basiel Haelewijs een afscheidswaardje hield waarbij vooral bleek dat hij zijn vriend erg zal missen. Het wederwoord van De Groote was dan weer doordrenkt van het vissersjargon: *'Het is tijd geworden dat ik mijn tuig afhaal.'*

De geïnteresseerde lezers wijzen we erop dat wij De Groote interviewden in HVB II / 1990.



## Power to control your service

Power, control en service zijn de drie kernwoorden voor ABB Marine & Turbochargers. Zij geven exact weer wat wij willen leveren voor uw schip: de ultieme krachtbron, verfijnde controle en vergaande service. Samen maken zij ons tot wat we nu zijn. Het adres

voor alles wat uw schip nodig heeft, dag in dag uit. Want daar was het toch om te doen, úw dienstverlening aan uw klanten? Daarin ligt de toegevoegde waarde van ABB Marine & Turbochargers. Power to control your service.

### **ABB Marine & Turbochargers**



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