

HVB spreekt met schipper Dirk Coolsaet
Vakbondssecretaris Michel Claes spreekt met HVB
Rederscentrale spreekt met Vlaamse Vissersbond
Toename Vlaamse vloot spreekt tot de verbeelding
Oostendse en Zeebrugse vismijnen spreken met
hun topanvoerders
HVB spreekt daarenboven met garnaalvisser Jan Ackx
Plus drie bladzijden aansprekende brieven van lezers



Oostende 1937. De slipway en de sluizen van de vissershaven

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, H. Baelskaai 12/1, B-8400 Oostende

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 Klausung, Willem Lanszweert, 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 schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

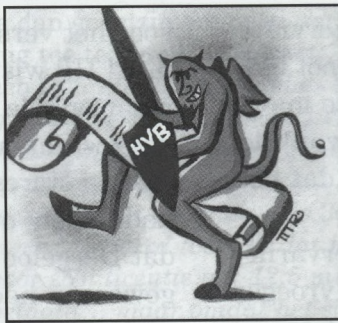
ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Omslagfoto G. Walters



Onze schurkenstaat

DE AMERIKAANSE PRESIDENT Bush heeft een aantal naties het weinig benijdenswaardige statuut van *schurkenstaat* gegeven. Mij verwondert het een beetje dat België daarbij niet vermeld werd. Want het is de jongste weken weer eens duidelijk geworden dat dit Noordzeelandje in zijn hoogste regionen een oververzadiging aan schurken telt. Neen, zij zijn niet van het type Bin Laden. Deze Bin nam het op tegen de machtigste staat ter wereld en dat is wel het allerlaatste wat onze eigen

nationale schurken zouden doen: het opnemen tegen de machtigen. De onzen maken evenmin gebruik van een 'anarchistisch kookboek' dat hen tot bommengooiers opleidt; laat staan dat het in hun hoofd zou opkomen zichzelf in een of ander torengebouw te pletter te vliegen.

Wel hebben onze nationale schurken het eeuwig actuele boek van de Italiaanse *Niccolò Machiavelli* gelezen. Het boek 'Il Principe' mag dan wel rond 1500 geschreven zijn, het is ook vandaag nog steeds verplichte kost voor al degenen die de macht nastreven. Van de weeromstuit zou het ook leerstof moeten zijn voor alle burgers in dit land. Het boek dat in het Nederlands vertaald werd als 'De heerser' leert ons bijvoorbeeld ook hoe het komt dat dit land van voedselcrisis naar voedselcrisis sukkelt.

Elkeen herinnert zich ongetwijfeld nog de 'kippenhistorie' van enkele jaren geleden waarbij (inmiddels afgevoerde) ministers alles in het werk stelden om alarmerende PCB-stalen te verdonkeremanen. Het bracht toen een regering ten val en voor het eerst sinds mensenheugnis werd daarna een ploeg gevormd zonder de CVP (thans CD&V), de partij die kort daarvoor nog niet te vermijden leek. In de daaropvolgende 'paarse' regering werd zelfs plaats gemaakt voor de groenen die maar wat graag de sprong naar de macht maakten. Dat was althans wat ze dachten. Het bleek naïef te zijn. Zeker, sommigen uit de groene partijen zullen het tot staatsman schoppen, anderen zullen we later ongetwijfeld terugvinden in de Raad van Beheer van menig producent van schone energie (bijvoorbeeld wegens bewezen diensten in de sector van de windmolenparken), maar voor de groenen als beweging, *als uitdrukking van een maatschappelijke eis tot verandering*, is de sprong naar de macht er een in het niets geweest: 'Sie dachten, sie saien an der macht, dabei waren sie nur an der Regierung' (Kurt Tucholsky).

Waar de *echte* staatsmacht zich vandaag bevindt, leert ons de jongste PCB-crisis. De staatsmacht wordt veilig verborgen op de hoogste verdiepingen van de administraties. Het is bij de hoogste ambtenaren dat de even machtige als perverse band tussen bedrijfsleven & staat gesmeed wordt. De Rederscentrale mag dan wel schrijven dat de kersverse vrouwelijke ministers Dua en Neyts de jongste quotaonderhandelingen tot een succes gemaakt hebben. Wie twee keer nadenkt weet dat dit onzin is. Neyts noch Dua hebben enig vermoeden van wat TAC's en quota zijn; laat staan dat ze zich iets kunnen voorstellen bij demersale soorten en bij eurokotters. Dat is geen verwijt. Ook hun voorganger, de overloper Gabriëls, heeft de tijd niet gekregen iets te begrijpen van deze sector die even klein als ingewikkeld is.

Andere sectoren mogen dan weer groter zijn, ingewikkeld zijn ze allemaal. Ook daardoor komt het dat de topambtenaren rustig hun eigen gang blijven gaan... met alle gevolgen van dien. En het is pas als het deksel van het potje gaat dat we te weten komen hoe het er stinkt. Zo heeft de jongste PCB-minicrisis ons geleerd dat er nogal wat normvervaging bestaat bij die topambtenaren. Zij kunnen blijkbaar het verschil niet meer maken tussen hun plichten enerzijds en de belangen van bepaalde sectoren (bijvoorbeeld de vleessector, de veevoedersector, de horeca...) anderzijds.

Wie dacht dat de regering wat dat betreft voor enige vernieuwing zou zorgen is er nu aan voor de moeite. Hoe zou het trouwens anders kunnen? Neem bijvoorbeeld het ministerie van landbouw en visserij. Tweeënvertig jaar lang was het in handen van de christen-democraten die daar hun mannetjes geposteerd hebben. De socialistische overheidsvakbond ACOD heeft het over 'verregaande politisering van de organisatiestructuur'. Daarbij werden, nog altijd volgens dezelfde bron 'stelselmatig politieke waterdragers op sleutelposities gedropt. Die moesten veeleer de belangen van de Boerenbond en de agro-industrie in het oog houden dan wel de voedselveiligheid.' In afwachting dat hun oude vrienden terug in de regering komen, voeren deze 'waterdragers' nu à volonté verdragingsmanoeuvres uit, zoals daar zijn: het 'vergeten meenemen van stalen'.

En wat zegt onze *Machiavelli* over zo'n machtige topambtenaar achter de schermen? "Wanneer men hem ziet en hoort, moet hij een en al barmhartigheid, betrouwbaarheid en godsdienstigheid schijnen. En niets is méér noodzakelijk dan de schijn te wekken dat men beschikt over laatstgenoemde eigenschap (...) Iedereen ziet wat je schijnt, weinigen voelen wat je bent. En die weinigen durven zich niet te verzetten tegen de opvatting van de meerderheid, die zich door het hoogste gezag beschermd weet."

Maar gelukkig blijven er nog mensen rondlopen die lak hebben aan het hoogste gezag. Dat althans is de mening van...

de man op de kaai

VORIGE MAAND PUBLICEERDEN we een interview met Peter Dergeloo. Deze dertiger besloot op late leeftijd de sprong naar de visserij te maken. Een goede zaak, zo leek het ons, want de sector kampt met een personeelstekort dat hoe langer hoe meer dramatisch wordt.

Dergeloo bleek over zijn eerste visserijervaringen evenwel niet te spreken. Maar wij vroegen hem uitdrukkelijk dat *wel* te doen, want er hangt veel van af, van de manier waarop nieuwe mensen in de visserij ontvangen worden. En ja, vooruit, hij wilde zijn verhaal wel kwijt. Het interview lokte nogal wat reacties uit. De reder van de B 65, het schip waarop Dergeloo nà het interview aanmonsterde, belde ons vlak

voor het verschijnen van dit blad nog op. Paniek! Hij wist niet dat zijn nieuwe matroos nog maar enkele maanden in de vaart was. En dat het toch maar normaal is dat vissers belastingen roef en stores betalen. En of we niets anders hadden om over te schrijven. En of we weten dat Dergeloo zich aan boord van de B 65 niet gewassen had (!). En weer kwam de vraag of we niets anders hadden om over te schrijven. Ja, dat was een merkwaardig potje paniekvoetbal dat we aan de telefoon hoorden. Had de man iets te verbergen? Hopelijk konden we hem geruststellen, want het is uiteraard niet de bedoeling om Dergeloo elke maand opnieuw over zijn ervaringen te laten vertellen.

Schipper Dirk Coolsaet geeft matroos Peter Dergeloo lik op stuk

‘Wie het aan de wal niet kan maken, zal dat in de visserij evenmin doen’

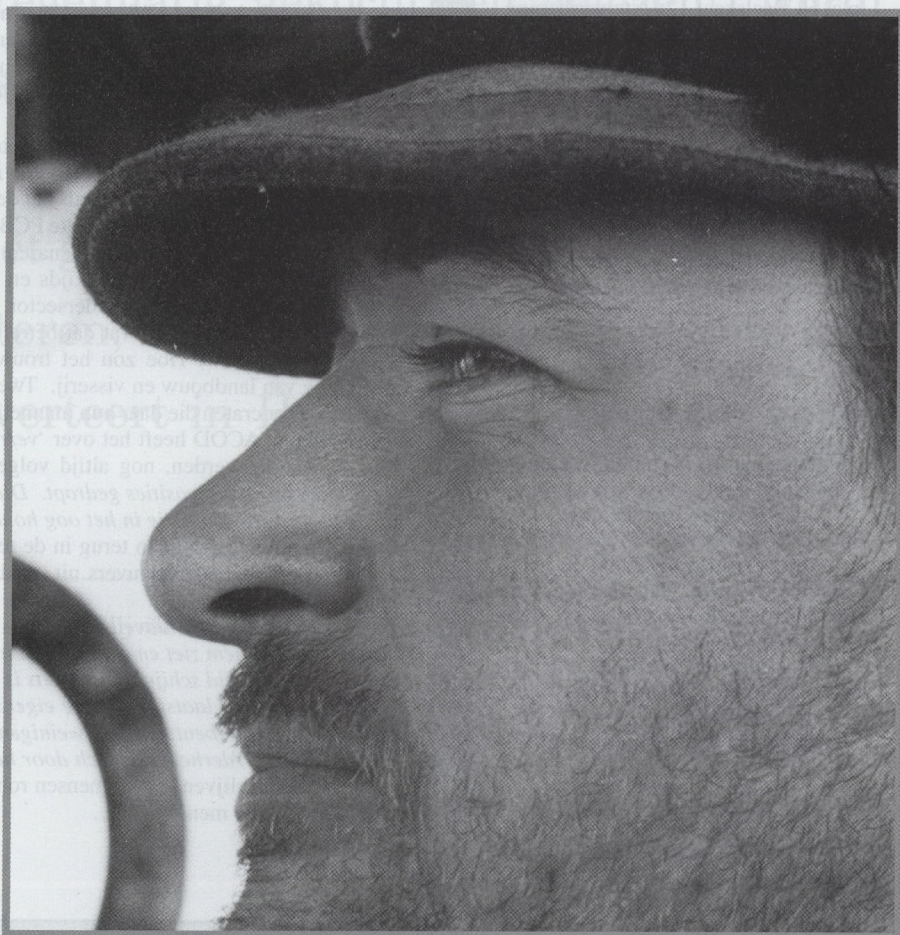
ANDERE REACTIES WAREN dan weer productiever dan deze van de wild om zich heen slaande reder. Vakbondsmen Michel Claes liet ons een en ander weten over de evoluties in het VDAB-experiment waarbij werklozen naar de visserij gebracht worden.

Maar eerst was er Schipper Dirk Coolsaet van de N 706 ‘Ster der Zee’, het schip waarop Dergeloo zijn eerste zeemannsstappen zette. ‘Is Dergeloo niet te spreken over de visserij? Wel, ik ben niet te spreken over Dergeloo’. En ja, ook nu weer zagen we dat er een mooi interview in stak.

SCHIPPER DIRK COOLSAET (°1965) is een leeftijdsgenoot van Dergeloo. Er is evenwel een groot verschil tussen beide mannen. De in Bredene wonende Coolsaet is al van kindsbeen vertrouwd met het water, de zee, de vis, de sector: *‘Ik kom uit Nieuwpoort en mijn vader was een sportvisser. Met hem was ik al bezig op het water als ik vier jaar was.’* Haast op natuurlijke wijze volgt Coolsaet eerst de lessen in de visserijschool te

Nieuwpoort en nadien krijgt hij zijn schippersopleiding in de toen nog stedelijke John Bauwensschool te Oostende. Schipper is

de man inmiddels al bijna tien jaar lang. Dirk Coolsaet moet je de visserij niet leren kennen. Hij heeft er de



Een visser vertelt



Schipper Coolsaet: 'De visserij heeft haar eigen ritme... maar wie het op land niet waarmaakt zal dat evenmin in de visserij doen.'

voor- en achterkant van gezien, hij weet welke prijs je ervoor betaalt, maar hij weet ook welke voordelen eraan vasthangen. Ooit heeft hij zelfs de sprong naar de rederswereld gezet. Coolsaet: 'Ja, dat heb ik gedaan, maar ik ben toen van een kale reis thuisgekomen. Ik heb ooit een deel genomen in het kapitaal van de Z 141. Mijn spaarcenten zaten er nog maar in of het schip ging van de ene tegenslag naar de andere. Slechte visserijen, pech... Ja, de motor moest dringend vervangen worden, maar daar hadden we niet zo onmiddellijk het geld voor, want er moest eerst nog een pak schulden van het schip afbetaald worden. In afwachting varen we dus met die motor verder en dan komt de klap op de vuurpijl: de keerkoppeling breekt. Het schip ligt aan de kant en wij zitten met de handen in het haar. We rekenen en tellen, onderhandelen en tellen weer. Om een lang verhaal kort te maken: als we het schip weer helemaal in orde willen krijgen moet er op tien miljoen gerekend worden. Voor ons was dat onmogelijk. Het einde van het verhaal is dat ik mijn huis heb moeten verkopen.'

Er zijn ook goeie reders

Als je zo'n avontuur beleeft, heb

je dan geen zin om de visserij de rug toe te keren? Coolsaet: 'Ik heb toen inderdaad de kleine kantjes van de sector gezien. Ik heb ondervonden hoe sommigen dan op de licentie van zo'n schip zitten te azen. Dat vaartuig was 300 pk sterk. Er werd toen, in dat jaar, voor zo'n licentie wel 12,5 miljoen betaald... maar omdat het schip aan de kant lag zou die licentie slechts 9 miljoen waard zijn! Ja dat wilden sommigen — en niet van de minsten — ons laten geloven. Beetje profiteren van anderen's miserie! Sommige reders

reageren inderdaad echt als gieren. Maar dat is alleen een deel van het verhaal. Als ik vandaag nog in de visserij ben en blijf dan is het juist uit respect voor reders als Willy Kiekens en Jelle Kramer. Prachtige mensen zijn dat. Ik voel me nu zelfs voor het eerst gerespecteerd in de visserij. Vandaar ook dat ik vind dat de uitspraken van Dergeloo ongepast zijn.'

Schipper Coolsaet zet de puntjes op de i. 'Dergeloo had zijn contract goed moeten lezen. Uiteraard moet er op de monsterrol een



Visveiling Colijnsplaat

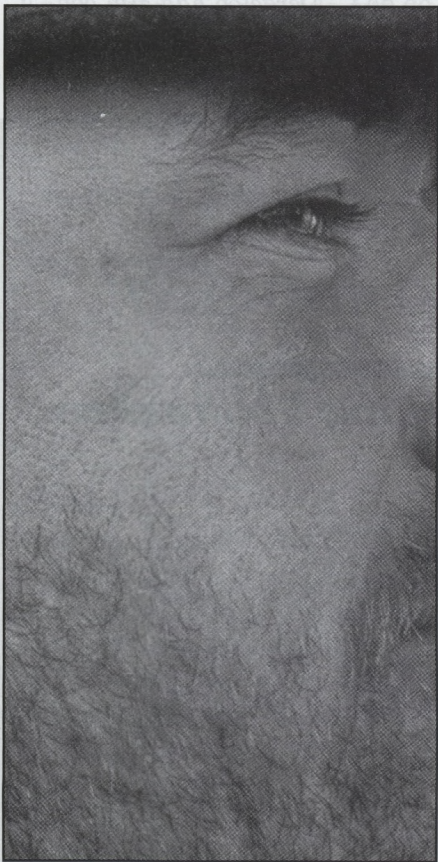
Kleine en eurokotters zijn voor ons een feit, zeker als het gaat om kwaliteit. Maar het is ook voor u nog niet te laat. U weet de weg naar Colijnsplaat.

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



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

percent vermeld worden. Op de VDAB-contracten staat dan weer een vast getal. Dat die cijfers van elkaar verschillen is een probleem waaraan momenteel gewerkt wordt. De samenwerking met de VDAB voor wat betreft dit soort opleidingen staat nog in zijn kinderschoenen en we proberen er nu de kinderziekten uit te halen. Willy Kiekens doet daar echt zijn best voor. Maar het contract met



de VDAB is tegelijk toch ook heel duidelijk: het loon staat erop en ook staat erbij hoe dat maandelijks stijgt. Na zes maanden zou Dergeloo al 73.000 frank krijgen en dat is het gemiddelde loon van een matroos. Probleem is dat hij al na de eerste reizen echt het onderste uit de kan wilde halen. Het leek wel een bloedzuiger. In het interview beweert hij dat hij in december drie reizen gemaakt heeft en dat we daarmee drie miljoen zouden besomd hebben. Leugens! In december hebben we twee reizen gemaakt die ons 1.525.000 frank opbrachten. Zelfs als we er nog de reis van november bijnemen dan komen we nog niet aan het bedrag dat hij zegt.' Verder haalt de schipper nog een aantal voorbeelden aan waarbij Dergeloo de waarheid verdraaid zou hebben. Ons lijken dat dan weer welles-nietes kwesties te zijn die we hier niet herhalen, en waarbij zowel de schipper als zijn lichtmatroos gelijk kunnen hebben. Maar ze leren ons alvast dat er een grote kloof bestaat tussen de manier waarop er in de visserij gewerkt wordt en de manier waarop dat aan land gebeurt en... dat dit probleem eens nader moet bekeken worden. Coolsaet: 'Dat is effectief een probleem. Ik heb nu al enige ervaringen opgedaan met nieuwelingen die het opeens in hun hoofd krijgen het op zee te komen proberen.

Het valt me dan telkens weer op dat men aan land per uur betaald wordt. Vooral gasten die uit de "bouw" komen hebben dat uurritme in zich, maar daarmee kan je op zee echt niets doen. De visserij heeft immers een eigen ritme. De nieuweling die ik na Dergeloo aan boord mocht nemen, is zelfs gewoon niet afgekomen om het schip in orde te zetten. Op die manier kan je het in de visserij natuurlijk niet maken. Het tempo van die mensen ligt gewoon te laag. In de visserij worden we op percent betaald; dat maakt dat we een ander ritme hebben dan aan de wal. Voor ons komt het erop aan razendsnel ons werk te doen. Hoe harder we werken, hoe meer we verdienen! Die nieuwelingen denken ook dat ze na een maand al volwaardige vissers genoemd mogen worden. Dat was ook het geval bij Dergeloo, maar die gasten kunnen dan natuurlijk nog niets, ze kunnen niet eens fatsoenlijk gutten. Neem van mij aan dat je er twee à drie jaar over doet om een volwaardige visser te worden. Het kan zijn dat Dergeloo dat wonderwel in twee maanden kan, maar dat zou me verwonderen, want aan boord heeft hij me gezegd dat hij al twaalf stielen dertien ongelukken gehad heeft. Het is dan toch ook niet te verwonderen dat je het in de visserij evenmin waarmaakt?!' (ev)

W E E K B L A D
TIJDINGEN
 Oostendenaar, vraag er maar bij uw dagbladhandelaar



ACLVB

DE LIBERALE VAKBOND



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

WIJ MAKEN ER WERK VAN

Ook Michel Claes reageert op interview Peter Dergeloo

‘Verhinderen dat individuen van elke kant de visserij als een avontuurtje beschouwen.’

Uw vraaggesprek met Peter Dergeloo in HVB II/2002 trok mijn aandacht. Niet enkel omdat het een heikel punt behandelt, doch ook omdat Peter voor zijn avontuur met mij contact opnam. We hadden het uitvoering over hetgeen hij wou doen. Hij stelde veel vragen waarop geen pasklare oplossingen gevonden werden. Ik vroeg enige bedenktijd en dacht zelf aan een systeem van IBO (Intensieve beroeps Opleiding). Ik wist dat Jacky Vermote dit voor een paar bemanningsleden had geprobeerd en ik had hierover geen klachten gehoord. In onze Regionale Sectoriele Kern (RSK) hadden we dit systeem besproken met mensen uit de visserij en er was hierover een consensus. Ik nam met de VDAB contact op en kreeg te horen dat een overeenkomst mogelijk was. Ik contacteerde vervolgens een schipper die iemand als Peter kon gebruiken, doch hier was de reder niet overtuigd van het nut. Er is inderdaad nogal wat administratie bij betrokken.

Enige dagen later deed ik het verhaal aan Dergeloo. Hij vertelde mij dat het niet erg was en dat hij elders toch aan de slag kon als bemanningslid aan een percentage dat bij mij nogal de wenkbrauwen deed fronsen. Ik gaf hem de raad om de zaak heel duidelijk op papier te laten zetten. Dat contract heb ik evenwel nooit gezien. Daarna verdween Peter van de radar. Tot hij me enige weken geleden in Brussel opbelde omdat er problemen waren. Ik zei hem alle documenten aan de vakbond te bezorgen. Tot op heden is dit niet gebeurd. Mogelijks te wijten door het feit dat hij reeds andere vaart heeft.

Dit is echter maar het eerste deel van het verhaal. Zonder dit verhaal te kennen heb ik, gevolg gevend aan de beslissing van de RSK-vergadering in november, een voorstel overgemaakt aan alle partijen die betrokken zijn bij

de opleiding. Aanwezig waren: Rederscentrale, Vakbonden (uitgezonderd ikzelf), SERV, VDAB, PMI, Kabinet Landuyt, Scheepvaartcontrole.

In bijlage sturen wij u dit voorstel, dat nu aan uitvoering toe is. Ik heb er geen enkel bezwaar tegen als U dit voorstel publiceert, doch het is nu zaak het zo spoedig mogelijk voor gebruik klaar te stomen. Tijdens de vergadering stelde de dienstdoende directeur van de visserijschool voor deze opleiding te laten samenvallen met het deeltijds onderwijs. Hiertegen zal ik mij met alle middelen verzetten om de eenvoudige reden dat ik niet zie hoe volwassenen, volledig leek, plots kunnen geïntegreerd worden in deze groep leerlingen. Daarbovenop moet het gaan om kleine groepen, van maximum 4 a 6 personen. Het voorstel is wel gebaseerd op een groot vaartuig, daarom het aandeel in de besomming van 1% en later 2%. Dit zijn wel minima.

Is dit een oplossing om te komen tot een betere organisatie? Ja, want het wordt geregeld bij CAO die algemeen bindend is verklaard. Het verhindert dat individuen van elke kant de visserij als een avontuurtje beschouwen.

In het verhaal is ook duidelijk sprake van de onwil van een deel van de bemanning om met de nieuweling mee te werken. Dit is ten eerste een gevolg van het onderbemand varen (en verdeling van de buit) en ten tweede van het feit dat ze nu zelf een deel van het loon moeten afstaan voor de nieuweling. Je zou voor minder een lang gezicht trekken. Men moet eindelijk eens leren in de visserij dat men praat met elkaar, zeker als het gaat over het inpassen van nieuwelingen. Het dossier werd overgemaakt aan de VDAB te Oostende, die in overleg met VDAB-Brugge de zaak uitwerkt. Een bijkomende

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.

Publicatie houdt niet in dat de redactie het met de inhoud eens is.

Verder behoudt HVB het recht ingezonden brieven in te korten en te redigeren. Brieven die naamloos opgestuurd worden, gaan onverbidde-lijk de prullenmand in.

voorwaarde is dat we met onze vacatures door het Vlaamse land trekken en niet rond de kerktorens van de kust blijven toeren. Ik hoop U met deze informatie van dienst te zijn. Graag had ik gezien dat U mijn reactie op het probleem van Peter in de volgende editie opneemt.

Met genegen groeten
Michel Claes
ACV-Secretaris visserij

ACV-transcom

De weg naar een toekomst in de visserij

Tijdens de vergadering van de Provinciale Commissie Visserij op 9 november 2001 kondigde ACV transcom aan een voorstel uit te werken in verband met de instap van nieuwe, werkloze bemanningsleden. ACV transcom gaat ervan uit dat de maatregelen snel genomen moeten worden en op korte termijn moeten bijdragen tot het oplossen of verminderen van het bemanningsprobleem. De sector heeft reeds diverse initiatieven genomen die de medewerking garanderen van tal van instanties zoals de ALT, SERV, VDAB, Federaal Ministerie van Verkeer, Scheepvaartcontrole en Provinciebestuur. ACV transcom is van oordeel dat het bindmiddel om deze instanties bij elkaar te brengen terug te vinden is in het Zeevisserijfonds. Dit vertegenwoordigt de sociale partners, in dit dossier eerst betrok-

Brieven



ken partij.

De opleidingsprogramma's worden vastgelegd in de "Beroepsprofielen" die worden vastgelegd door de sector in overleg met de SERV. De SERV heeft hiertoe een overeenkomst afgesloten met het Zeevisserijfonds. Op dit ogenblik is de bespreking van het profiel "motorist" in een eindfase.

Het theoretisch gedeelte van de opleiding wordt georganiseerd in samenwerking met het PMI dat over de geschikte infrastructuur en uitrusting beschikt. Dit theoretisch gedeelte moet niet noodzakelijk in een aaneengesloten reeks worden gevolgd. Het kan in modules en eventueel in avondonderwijs. Dit laatste kan evenwel leiden tot de instroom van een aantal cursisten die louter voor vrijetijdsbehoeften (sportvisserij) beroep doen op het onderwijsaanbod. Op deze wijze leren ze op een goedkope wijze noodzakelijke visserijtechnieken. De voorkeur gaat naar de opleiding van werkzoekenden in samenwerking met de VDAB. Een formule kan gevonden worden in reeds bestaande samenwerkingsakkoorden. Het voorbeeld van de haven van Zeebrugge, een verbond tussen het Fonds voor Bestaanszekerheid, De VDAB en Onderwijs is perfect toepasbaar in de Visserijsector. In dit geval dient een akkoord

gemaakt tussen het Zeevisserijfonds, VDAB en het Provinciaal Maritiem Instituut.

Iedereen die vertrouwd is met de sector is overtuigd dat de cursist aan boord het ware vissersleven aanleert. Niet enkel de beroepskenis op zich, doch ook het zeemansleven, de omgang met anderen op een beperkte ruimte, de werkorganisatie en het vertrouwd geraken met een ander sociaal en familiaal leven. Vooral dit laatste is van groot belang om de opleiding succesvol te maken. Daartoe dienen de nodige financiële stimulansen gevonden te worden om de cursisten de overgang naar het specifieke zeemansbestaan te doen verteren.

ACV Transcom stelt voor de praktische opleiding gedurende de eerste zes maanden te organiseren in het kader van een Intensieve Beroepsopleiding (IBO). Op deze wijze kan de cursist naast zijn werkloosheidsvergoeding een bijkomende vergoeding ontvangen van de werkgever. Deze bedragen worden in CAO's vastgelegd. Via het Fonds voor Scheepsjongens en het Zeevisserijfonds zal de werkgever voor de opleidingsperiode een terugbetaling kunnen krijgen van zijn financiële inbreng in de opleiding. Dit wil zeggen dat de opleiding nooit kan betaald worden door een deel van de gage te verrekenen via de rest van de aangemonsterde bemanningsleden.

SCHEMATISCHE VOOSTELLING **Kennismaking met de sector**

- Een eendaagse introductie met bezoek aan een aantal vaartuigen en vismijnen.
- Een kennismakingsreis met het schoolschip of een gehuurd vaartuig.

Theoretisch opleiding

- Behalen Certificaat van bekendheid
- Onderricht van de meest courante

visserijtechnieken en de rol van het bemanninglid hierin.

- Veiligheidsopleiding overeenkomstig de STCW-f conventie.

Praktijk

De reder sluit een IBO overeenkomst af met de betrokken cursist voor de duur van zes maand. Hij verbindt er zich toe om daarna de cursist 6 maand aan te monstern in het kader van deze opleiding. Na 18 maanden wordt de cursist beschouwd als een volle matroos.



Schipper Kurt Deman:

Wij moeten weg!

Het is eindelijk uitgeroepen: 'Julie moeten weg'. Dit kregen we te horen op de inspraak vergadering te Knokke-Heist betreffende het windmolenpark ter hoogte van de Vlakte van de Raan. De sterk vertegenwoordigde vissers werden er met totale verstomming geslagen. Iedereen die iets van de visserij kent of die al eens met vissers gesproken heeft, weet hoe trots deze zijn. Wij zagen daar hoe deze hardwerkende mensen opeens behandeld werden als schoolknapen. Iedereen die opgegroeid is in de kuststreek weet dat de visserij er hand in hand gaat met al wat leeft in de streek. Wie een beetje

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlotte bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

geschiedenis kent weet ook hoe de visserij de streek in moeilijke tijden heeft recht gehouden. Herinneren we nog maar aan de haringvangst tijdens de wereldoorlog, die menig mondje hebben gevuld. Herinneren we ook aan de evacuatie van Duinkerke tijdens de WOII die zonder de zelfopoffering en moed van de Vlaamse vissers niet had gekund. Je kan zeggen dat dit is allemaal lang geleden is. Inderdaad, we hebben het allang goed in België. Maar deze karakteristieken zijn gebleven in dit volk. Ook vandaag mogen ze trots zijn op hun prestaties, deze door de zee sterk agetrokken mannen, de vissers die de zee als hun minnares beschouwen; mannen die leven en werken op hun schip voor de levensvoorziening van vrouw en kind; werkers die ervoor zorgen dat ze in het binnenland ook kunnen genieten van de rijkdommen van de zee. Wie kan er niet genieten van een lekkere tomate-crevette, van een handvol garnaal met een frisse pint op een terrasje. Wel ik kan je zeggen: geniet ervan nu je nog kan want als het van de Waalse minister Deleuze afhant zijn dit de laatste. De ka-

binetsmedewerker van deze minister heeft het op deze vergadering uitgeroepen: "JULLIE MOETEN WEG"

Daarmee gooid hij de volledige kustcultuur en -historie van onze eurokottervloot die sterk te kampen heeft met te kleine quota uitwijken op garnalvangst op een hoopje en in de vuilbak. Dank u wel!

Moeten wij blindelings accepteren dat de heer Deleuze zo'n zware hypotheek neemt op onze kust? Geloof me vrij: geen enkele garnaal zwemt nog om en bij een windmolen die dertig meter in de grond zit en constant trillingen veroorzaakt op de bodem. Waarom werden eigenlijk deze plaatsen (Wenduine bank en Vlake van de Raan) gekozen? Antwoord: alle andere gebieden werden uitgeschakeld omdat de bouw er niet kan doorgaan, wegens: munitiedumping; pijpleidingen en kabels; vaarroutes van grote vrachtschepen... Met andere woorden de enige plaatsen waar de molens komen zijn ook deze waar de kustvissers veilig mogen vissen!

Onze Belgische kustzone is gewoon te klein om deze flater toe

te staan. De visser is een Don Quichotte geworden!
Schipper Kurt Deman

Een Vlaming in Brixham

Ik werk al tien jaar in de visserij te... Brixham, vier jaar als stuurman en zes jaar als schipper. Al jaren wordt HVB me maandelijks toegestuurd zodat ik hier goed op de hoogte blijf van de Belgische visserij. Ook lees ik altijd de reisreportages van Juul De Vocht. Daarom dacht ik er goed aan te doen HVB eens uit te nodigen in het prachtige dorpje dat Brixham is en waar bovendien nog veel oude Vlaamse vissers wonen. Verder kan ik u laten zien hoe de bokkennisserij hier bedreven wordt en hoe men er hier in slaagt alternatieven voor deze visserij te ontwikkelen. Verder wil ik best eens uitleggen waarom ik hier ben komen wonen en nooit ofte nimmer nog voor Belgische reders wil werken.

Naam en adres bekend op de redactie.

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

NEEFTEN

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

GEHEIMEN

VERHALEN

MENSEN

analyse

GEHEIMEN

VISTECHNIEKEN

VAARTUIGEN

interviews

CIJFERS

FEITEN

ACHTERGRONDEN

TEGENSPRAAK

perspectieven



**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)

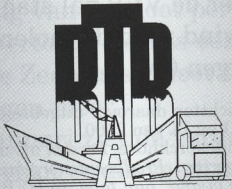
Rederscentrale erkent (eindelijk) Vlaamse Vissersbond

Windmolenparken zijn doodsteek voor kustvisserij

Schiltz wil af van het imago als zou de sector uit een bende ruziemakers bestaan

Op 1 februari werd door de Rederscentrale (RC) en de Vlaamse Vissersbond (VVB) een gezamenlijk geschreven brief naar minister van leefmilieu Aelvoet gestuurd. Daarin protesteren beide redersorganisaties samen en eensgezind tegen de beslissing van staatssecretaris Deleuze om een domeinconcessie toe te kennen voor de bouw van een windmolenpark in de kustwateren.

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

DE BRIEF WAARVAN copies verstuurd werden naar menig minister, naar de streekparlementairen en de kustburgemeesters, verwtigt Aelvoet. Indien ook zij het licht op groen zet dan *'staat binnen afzienbare tijd onze kust vol met windmolens, wat de doodsteek voor onze reeds fel belaagde kustvisserij zou betekenen.'*

Volgens de reders bestaat er momenteel immers geen enkel wettelijk kader dat wildgroei aan windmolenparken in de kustwateren verhindert. En verder: *'De volledige visserijsector verzet zich met klem tegen het bouwen of uitbaten van windmolenparken binnen de 12-mijlszone.'*

Strak standpunt

Daarmee verstrakt de RC een vroeger ingenomen standpunt. Nog niet zolang geleden heette het dat de komst van één windmolenpark onafwendbaar was. Daar was volgens de RC ook plaats voor. Volgens sommigen werd dat standpunt toen ingenomen omdat de enige erkende producentenorganisatie door de lobbyisten van één kandidaat-windmolenparkbouwers handig en financieel bewerkt was geworden. Daardoor zou de RC de nadruk gelegd hebben op het verkrijgen van compensaties voor dat ene windmolenpark; vergoedingen die via de RC zouden verdeeld worden. Wat er ook van zij, wellicht werd dit standpunt nu verhard onder druk van de radikalere Vlaamse Vissersbond die ook vandaag nog in staat blijkt op kritieke momenten veel ontevreden reders te mobiliseren. Maar het

standpunt werd vooral verstrakt onder druk van de hardnekkige geruchten als zou er van compensaties voor de sector geen sprake meer zijn. Volgens de brief mogen de windmolenparken er dan ook gewoon niet komen.

Erkenning

Nog merkwaardiger dan de brief zelf is dat ze door de twee redersorganisaties samen geschreven werd. Herinneren we de lezers eraan dat het bestaan van de VVB lang door de RC ontkend werd. Later werden de spectaculaire acties die de kleine kustvissersgroepering in haar glorie dagen wist te organiseren door de RC-top telkens weggelachen. Omdat HVB uiteraard over de standpunten en acties van de VVB berichtte heette het dat ons blad *'verdraaide berichtgeving'* publiceerde. Het zat de RC blijkbaar allemaal erg hoog, want ook twee ministers werden er toen door de RC-top van op de hoogte gebracht dat HVB absoluut niet te vertrouwen was.

De tijd ligt nog niet zover achter ons dat de vertegenwoordigers van de RC de zaal verlieten wanneer bleek dat de VVB daar aanwezig was. Dat was trouwens ook de reden waarom het door minister Dua opgerichte Vlaams Visserijcomité door de RC en door de Zeebrugse Visveiling geboycot werd. (1) Ronduit hilarisch werd het toen de RC een perslek als reden gaf om toch maar niet met de VVB in een en hetzelfde Visserijcomité te moeten zetelen! (2) Vakbondsman Ivan Victor — zoals steeds bereid om de RC-standpunten een proletarisch tintje mee te geven — verklaarde begin 2002 nog in het blad van de patroons: *'Voor een gigantische verdragingsmachine zorgen ook de groupuscules die zich in alles en nog wat vertegenwoordigd willen zien en hierdoor de opstart van het Vlaams Visserijcomité hypotheke-ren (...)'*. Blijkt nu dat hij daar-



Kustvisser-reder Rudy Barbaix van de Vlaamse Vissersbond: eindelijk erkenning door de Rederscentrale.

mee vele zeemijlen achter RC-voorzitter Schiltz aanhinkt die al enige tijd een andere koers vaart. Hij wil er momenteel immers veel aan doen om de sector van het imago van 'een bende ruziemakers' af te helpen. Daarbij herinnert Schiltz zich ook nog levendig hoe de VVB destijds een compensatieregeling (met betrekking tot het aanleggen van pipelines in zee) in de war dreigde te sturen. Vandaar dat we al enige tijd toenaderingen vanwege de RC tot de VVB note-

ren, pogingen die we ook telkens aan de lezers meedeelden. (3)

Bocht van 180°

In het jongste editoriaal van de RC maakt de voorzitter nu zelfs een bocht van 180° tegenover de vroeger ingenomen standpunten. Schiltz: 'Zo zal "waarschijnlijk" het Visserijcomité binnenkort als "enig" overlegplatform fungeren. "Waarschijnlijk" is niet zeker, maar zo goed als. Een paar kleine obstakels dient eerst uit de weg geruimd.' Zou de voorzitter zo cynisch zijn dat hij eerst samen met de VVB brieven schrijft om nadien dezelfde VVB als 'klein obstakel' te elimineren? Neen toch, want 'Om een enig overlegplatform goed te laten werken, moet er een zo breed mogelijke basis zijn (...) De Rederscentrale heeft zich alvast bereid verklaard om zijn volle medewerking te geven aan één overlegstructuur.'

(4) Dat is niets anders dan wat wij de RC-voorzitter al vele jaren voorhouden. Alleen heette het toen dat HVB geleid werd door 'gefrustreerden', door mensen 'die de waarheid verdraaien' en die 'het helemaal bij het verkeerde

Meer over de strijd tegen de windmolenparken op bladzijde 21!

einde hebben'. Nu blijkt dat er inderdaad frustraties, verdraaiingen en onwaarheden in het spel waren, maar onze lezers vernemen vandaag eindelijk waar die zich bevonden.

Vraag is nu alleen nog hoe de RC tegenover de VVB zal staan, nadat de wind rond de molens is gaan liggen.(ev)

(1) Wij berichtten daarover uitgebreid in HVB VI, VII, VIII en IX van 2000.

(2) Flor Vandekerckhove, *Perslek als alibi voor nieuwe weigering. Producentenorganisatie wil niet met "de vijand" aan tafel*, in HVB IX/2000, p. 10.

(3) Zie hiervoor HVB VII/2001, p. 15 en HVB XII/2001, p. 16.

(4) Bart Schiltz, in *Editoriaal* van de RC van februari 2002.



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:
GSM
RENAUD 0477 36 25 62

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

Van 126 naar 128 vissersvaartuigen

Vloot groeit!

UITROEPTEKENS ACHTER TITELS zijn totaal achterhaald. Uitzonderlijk bezondigt HVB zich er vandaag aan. In absolute cijfers is het aantal eenheden in de "Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen" met twee stuks toegenomen. Ook het totale motorvermogen en de tonnage ligt hoger dan een jaar geleden. "Vloot groeit" staat echter nog niet gelijk aan "Visserij bloeit".

In de officiële lijst 2002 zijn 128 vissersvaartuigen opgenomen tegenover 126 een jaar geleden. De spreiding van de vloot per thuishaven vertoont slechts één wijziging. De Zeebrugse vloot telt twee vaartuigen meer.

Per 1 januari ziet de verdeling van de vloot er als volgt uit:

Verdeling aantal vaartuigen:

Oostende	35 (=)	27 %
Zeebrugge	75 (+2)	59 %
Nieuwpoort	14 (=)	11 %
Blankenberge	4 (=)	3 %
TOTAAL	126 (+2)	100 %

Verdeling motorvermogen:

O	12.955 kW (+310)	20 %
Z	47.097 kW (+2.499)	72 %
N	3.404 kW (=)	5 %
B	2.356 kW (=)	3 %
TOT.	65.812 kW (+2.809)	100 %

Verdeling tonnemaat:

O	4.177 BT (+210)	17 %
Z	17.793 BT (+807)	74 %
N	1.100 BT (=)	5 %
B	922 BT (=)	4 %



O.231 Den Hoop, een van de nieuwste vaartuigen van de vloot. (foto gw)

TOT. 23.992 BT (+1.017) 100 %

Gemiddeld vermogen steeds groter

Door het voortdurend dalend aantal kleinere vaartuigen, neemt het gemiddeld motorvermogen per vaartuig elk jaar toe. Een kleine vergelijking maakt dit duidelijk. Van de 128 vaartuigen in de vaart zijn er 60 met een vermogen dat boven het gemiddelde ligt, waarvan 51 eenheden met meer dan 735 kW (1.000 pk).

Jaar	aantal	gemiddeld
2002	128	514 kW
2001	126	500 kW
1995	166	414 kW
1990	205	382 kW
1980	205	288 kW
1970	338	210 kW
1060	432	123 kW

Nog drie houten vaartuigen

Het aantal vaartuigen met houten romp is geslonken tot drie. Het zijn drie Oostende kustvaartuigen: O.116 *Caroline* (bouwjaar 1961, 142 kW) van Marcel Bouilliant; O.148 *Snipe* (bouwjaar 1958, 221 kW) van Jacques Bogaert; O.225 *Norman Kim* (bouwjaar 1957, 184 kW) van Florent Daems

O.720 oudste vaartuig (bouwjaar 1930)

Het stalen kustvaartuig O.720 *Geoffrey William* is het oudste vaartuig uit de vloot. Het werd gebouwd in 1930 op de scheepswerf De Dageraad in Woubrugge (Ned.) in 1930. Het vaartuig is sinds vorig jaar volledig in eigendom van de BVBA Saint-Antoine

BEMA
doet het!



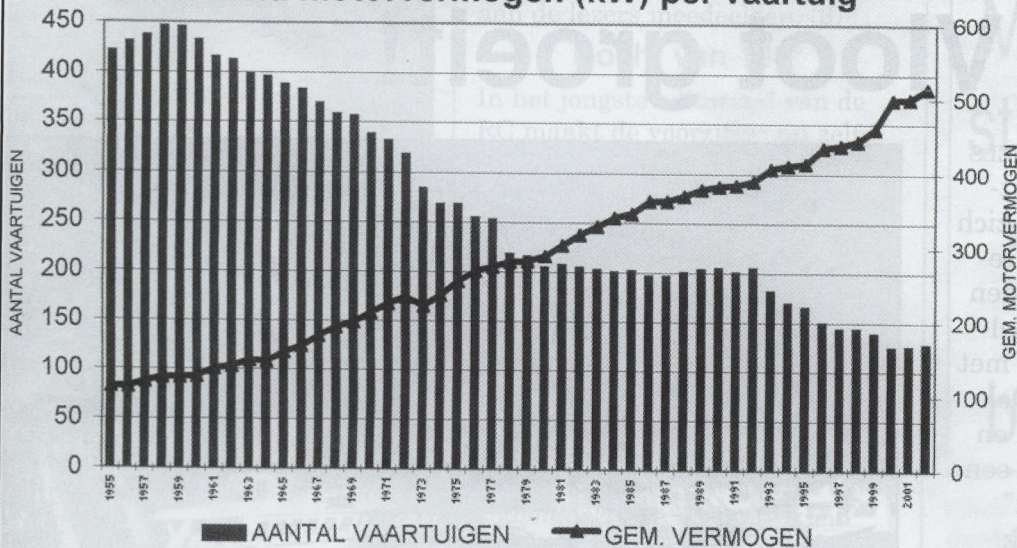
Alle industriële en scheepsherstellingen-
mekaniek en plaatwerk.

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.

tel./fax: 059 / 33 22 15.

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

Gemiddeld motorvermogen (kW) per vaartuig



COPYRIGHT GWO/HVB-0202

uit de Taboralaan in Oostende. De O.720 is de gewezen O.23 *Geoffrey William* van François Devey. Het vaartuig werd twee jaar geleden vernummerd tot O.720. De O.225 is met bouwjaar 1957 het tweede oudste vaartuig en de O.148 (1958) volgt als derde oudste. Alle andere vaartuigen werden na 1960 gebouwd.

30 rompen ouder dan 30

Gemeten naar ouderdom van de scheepsrompen telt de vloot 30 vaartuigen die 30 jaar

of ouder zijn. Zelfs zeven rompen zijn ouder dan 40 jaar. Van de dertigjarige rompen behoren er 19 tot de Oostendse vloot, 7 tot de Zeebrugse en 4 hebben Nieuwpoort als thuishaven.

De zeven rompen ouder dan 40 jaar zijn: O.116 *Caroline* (1961); O.148 *Snipe* (1958), O.225; *Norman Kim* (1957); O.720 *Geoffrey William* (1930); O.738 *Nova Cura* (1961); Z.55 *Goede Hoop* (1962), en Z.582 *Asannat* (1961).

Drie nieuwe vaartuigen in 2001

Vorig jaar werd de vloot verrijkt met drie nieuwe vaartuigen. Het gaat telkens om grote boomkorvaartuigen van 37,83 meter. De nieuwkomers waren: Z.60 *Blue Angel* van NV Beheer Shamrock, de O.231 *Den Hoop* van rederij BVBA De Viertorre en Z.483 *Jasmine* van NV Rederij Nathalie.



O.225, het oudste schip van de Vlaamse vloot (foto gw)

Het
eerstvolgende
HVB
ligt in uw
brievenbus
op vrijdag
5 april

Overzicht visserijvloot 2002

	OOS	ZEE	NIE	BLA	TOT.
Vaartuigen	35	75	14	4	128
Vermogen kW	12.955	47.097	3.404	2.356	65.812
Brutoton	4.177	17.793	1.100	922	23.992

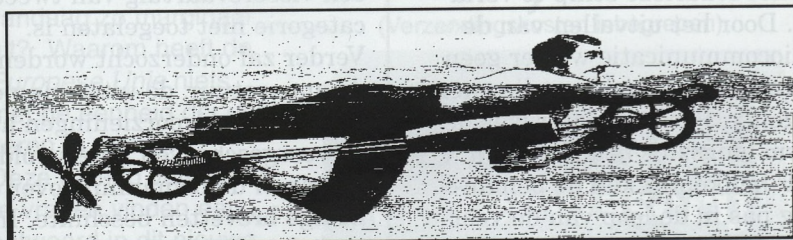
	OOS	ZEE	NIE	BLA	TOT.	% TOT.
Vaartuigen						
-35 BT	7	0	2	0	9	7 %
36-70 BT	12	6	5	1	24	19 %
71-180 BT	6	24	7	1	38	30 %
181-400 BT	10	42	0	2	54	42 %
+ 401 BT	0	3	0	0	3	2 %
TOTAAL	35	75	14	4	128	

	OOS	ZEE	NIE	BLA	TOT.	% TOT.
Verdeling kW						
-35 BT	1.348	0	615	0	1.963	3 %
36-70 BT	2.426	1.310	1.025	221	4.982	6 %
71-180 BT	1.404	6.254	1.764	221	9.643	15 %
181-400 BT	7.777	36.737	0	1.914	46.428	71 %
+ 401 BT	0	2.796	0	0	2.796	4 %
TOTAAL	12.955	47.097	3.404	2.356	65.812	

	OOS	ZEE	NIE	BLA	TOT.	% TOT
Verdeling BT						
-35 BT	206	0	49	0	255	1 %
36-70 BT	622	351	328	69	1.370	6 %
71-180 BT	679	2.618	723	84	4.104	17 %
181-400 BT	2.670	13.431	0	769	16.870	70 %
+ 401 BT	0	1.393	0	0	1.393	6 %
TOTAAL	4.177	17.793	1.100	922	23.992	

Verdeling per thuishaven

	01.01.97	01.01.98	01.01.99	01.01.00	01.01.01	01.01.02
OOS	42	42	40	32	35	35
ZEE	77	78	76	75	73	75
NIE	23	22	20	15	14	14
BLA	2	2	3	3	4	4
TOT	144	144	139	125	126	128



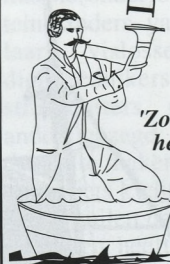
N.V. SCHEEPSWERF

I.D.P.

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

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

De citaten



'Privé-firma's willen windturbines plaatsen in Heist, Zeebrugge, De Haan en Bredene. Volgens professor-doctor Norbert Vanhove is dit een economische blunder van formaat.'
Streekkrant, 10 januari.

'Zo zal "waarschijnlijk" het Visserijcomité binnenkort als "enig" overlegplatform fungeren. Waarschijnlijk is niet zeker, maar wel zo goed als. Een paar

kleine obstakels dienen eerst nog uit de weg geruimd.'

Bart Schiltz in de RC.

'De beste bescherming tegen censuur die een journalist zich kan dromen, is dat pogingen tot censuur publiekelijk bekend raken.'

Luc Van der Kelen in Knack, 9 januari.

'Net zo goed als de ergste slavendrijvers degene waren die goed waren voor hun slaven, en zodoende vermeden dat de verschrikking van het systeem doordrong tot wie er onder leden, zijn de mensen die de meeste schade aanrichten zij die het meeste goed willen doen. Liefdadigheid vernedert en demoraliseert.'

Oscar Wilde.

'Het nieuwe autonoom gemeentebedrijf (AG) Vismijn Oostende wil over 3 jaar een omzet realiseren van 25 miljoen euro. Nu is dat nog 15 miljoen euro.'

Streekkrant, 10 januari.

'Mijn moeder had kanker. De laatste maanden van haar leven leed ze vreselijke pijn. Soms schreeuwde ze zo, dat je het buiten op straat kon horen. De arts heeft haar op een zeker moment, waar ik bij was, een spuit morfine gegeven. Binnen drie kwartier was ze gestorven. Die dokter heeft heel goed geweten wat hij deed. (...) Als je iemand (...) zo verschrikkelijk ziet lijden... Ik kon dat volledig billijken.'

Bisschop Muskens in VN,
15 december 01.

'Voor de eerste keer in de geschiedenis hebben alle mensen in alle landen hetzelfde doel: genoeg verdienen om op een advertentie te lijken.'

Reclamemaker Octaaf in het boek
99F van Frédéric Beighbeder.

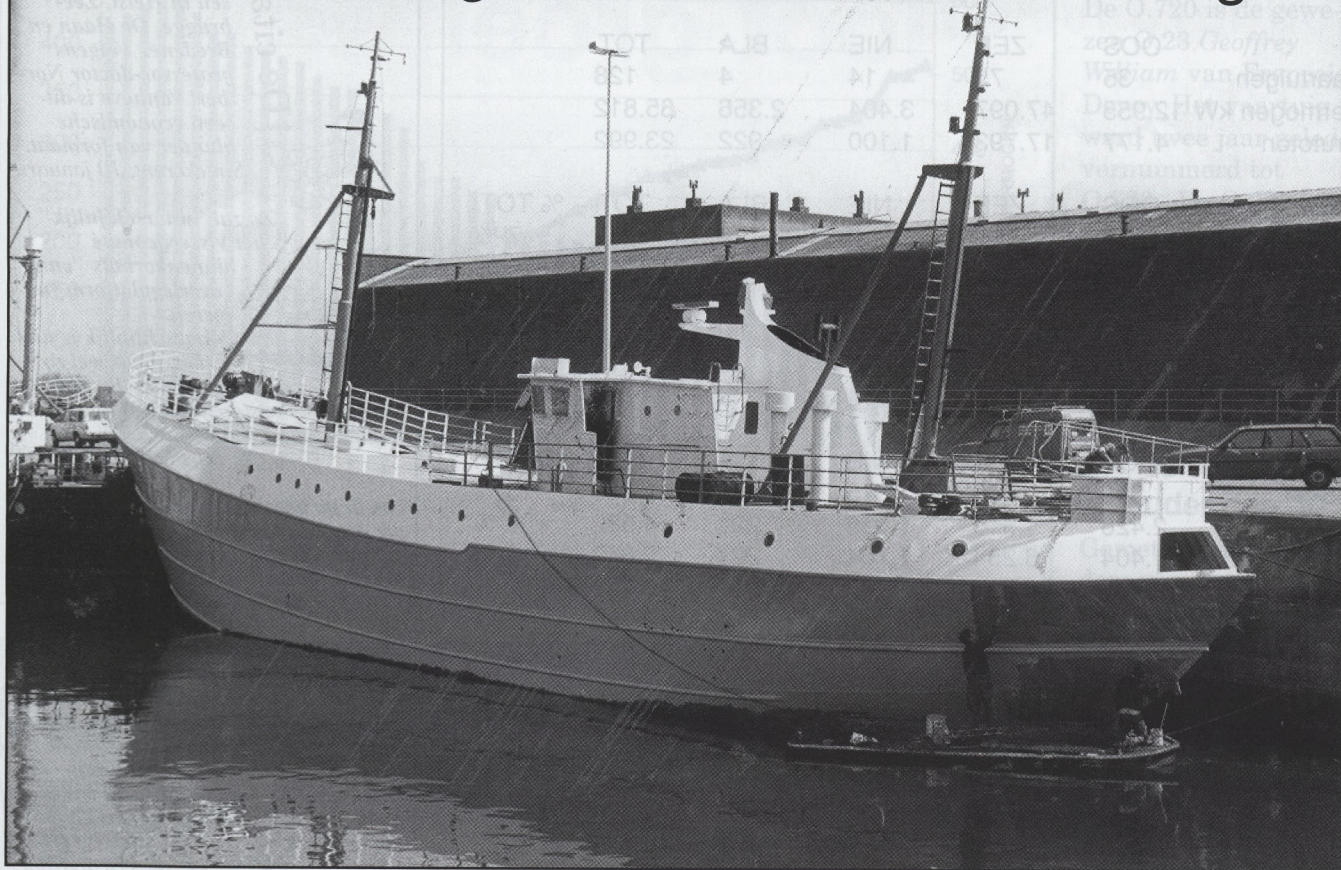
'De schoonheid is geen kwaliteit in de dingen zelf. Ze bestaat in de geest van diegene die ze bekijkt en in elke geest zit meestal een andere soort schoonheid.'

Hume.

'Ik ben misschien maar tot mijn twaalfde naar school geweest, maar ik ben wel slim genoeg om die stoel op je hoofd kapot te slaan.'

Een boze kustvisser tot een kabinetsmedewerker van Deleuze, op een voorlichtingsvergadering over windmolenparken.

Ex-O.278 Longliner I vernield door vloedgolf



De lijnvisser O.278 Longliner I aan de kaai in Oostende. (foto gw)

HET ENIGE LIJNVISSERSVAARTUIG dat ooit deel uitmaakte van de Vlaamse vissersvloot, de ex-O.278 *Longliner I* is op vrijdag 1 februari omstreeks 20 uur vernield door een zware vloedgolf, 400 km ten noorden van de Hebriden. De schipbreuk gebeurde bij windkracht elf en met golven van meer dan tien meter in het uiterste noordwesten van Schotland. De redactie dankt de lezer die ons hierover interessante informatie bezorgde.

Eigenaar-schipper Yannick Jégo (39) liep wacht. Toen de rustende 18-koppige bemanning door een zware schok werd opgeschrikt vonden ze geen spoor meer van hun patron. Alle ruiten van het stuurhuis waren weggeslagen en de elektronische toestellen vernield. Ook de motor was uitgevallen. Het signaal van het noodbaken werd wel opgevangen en bracht een reddingsoperatie van

uit Stornoway (op Hebriden-eiland Lewis) op gang. Een Nimrod-vliegtuig bracht een reddingsvlot ter plaatse maar de vijftien Spanjaarden en drie Portugezen slaagden er niet in om het stuurloze schip te verlaten. Door het uitvallen van de radiocommunicatie was er geen contact met de reddingsdiensten mogelijk. Pas uren later was de storm enigszins bedaard. Een RAF-helikopter kon de bemanning pas in de loop van de voor-middag snel oppikken en in ijstempo overvliegen naar Stornoway. De plaatst van de ramp bevond zich op de grens van het vliegbereik van het toestel. Alhoewel ondertussen meerdere schepen in de ruwe zee een zoekactie uitvoerden werd geen spoor van de schipper gevonden. Een van de hulpverlenende vissersvaartuigen nam de "*Parrain*" op sleeptouw tot in Sint-Kilda.

Klacht

Het zeemannssyndicaat CFDT besliste klacht in te dienen tegen de

rederij wegens verschillende overtredingen. Het vaartuig had geen twee Franse officieren aan boord, zoals vereist. Het bevond zich bovendien meer dan 200 mijl van de dichtsbijgelegen haven, wat voor een vissersvaartuig van tweede categorie niet toegelaten is. Verder zal onderzocht worden of de apparatuur, de uitrusting en de veiligheidsvoorzieningen aan de voorgeschreven regels voldeden en of de bemanning over de nodige brevetten beschikte. In het verleden zijn er al meermaals problemen geweest met Frans-Spaanse vaartuigen.

Mislukt experiment

Het vernielde vaartuig was destijds een blikvanger in Oostende. Vader *Jacques Hinderyckx* en zijn zonen *Daniël* en *Yvan* lieten hun sportvisser *Achilles IV* (38 m.) begin de jaren tachtig ombouwen voor de Noorse Mustad-longliner-techniek waarvan *Daniël* de succesvolle toepassing in Frankrijk van nabij had leren kennen. Het schip kwam pas eind 1985 in de

Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE

50

JAAR GELEDEN

Situering

Wat is VOZOR?

Het letterwoord VOZOR staat voor Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekering tegen Oorlogsrisico's voor de koopvaardij- en visserijvloot, opgericht in 1939 voor de vergoeding van oorlogsschade.

VOZOR werd ontbonden per 1 maart 1979 bij Koninklijk Besluit van 27 februari 1979. De verdeling van de reserves (820 miljoen frank) door een comité van verevenaars (ambtenaren van het Ministerie van Financiën, Begroting en Verkeerswezen, vertegenwoordigers van de reders ter koopvaardij en de reders ter zeevisserij) verliep niet zonder discussies. Tien procent van de reserve was voorbehouden voor de zeevisserijsector. De besteding van de 82 miljoen frank was prioriteir bestemd voor de nieuwbouw van visservaartuigen van een nieuw type of een vorm van visserij die tot dusver niet werd uitgeoefend. Het bedrag werd uitgekeerd onder de vorm van investeringssteun en rentetoelagen door het NMKN. De resterende miljoenen gingen naar steunmaatregelen voor de in nood verkerende koopvaardij.

In deze maandelijkse 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 journaal van die tijd.

In de laatste tijd ontvingen de reders, welke nog niet tot de vervanging van hun vaartuig zijn overgegaan, van VOZOR een aangetekend schrijven, waarbij hen gemeld werd, dat hun een uiterste termijn van drie maandenn toegestaan werd om tot de eventuele vervanging van hun schip over te gaan en zo ze, nadat deze termijn verlopen is, niet tot de vervanging zijn overgegaan, zou daaruit besloten worden dat de geteisterde reder aan de vervanging verzaakt.

Het hoeft geen betoog dat, naar aanleiding van dit schrijven, er opnieuw slachtoffers zullen vallen, die vergeten of verwaarloosd hebben te antwoorden.

Anderen werden nog niet in het bezit gesteld van hun afrekening en onder dezen, welke wel die afrekening bezitten, zijn er opgeëisten, op wie de evenredigheidsregel zou toegepast worden omdat ze in 1940 niet voor hun volle waarde verzekerd waren.

De zaak opnieuw ontleden en op het juridisch standpunt brengen, zou ons te ver leiden. Eén zaak staat echter vast en dat is, dat in 1939 door VOZOR fouten werden begaan en dat niemand voor 1 Januari 1943 in kennis gesteld werd van de werkelijke geschatte waarde.

Ook de reders en in het bijzonder de kleine man, welke deze nieuwe instelling aanzag als een onheil, begingen fouten. Op dat ogenblik werd immers in kustvissersmidden veel armoede geleden en hun algemene onkosten opnieuw verhogen, was volgens hen onmenselijk.

Dat velen zich slechts verzekeerden voor de waarde waartoe ze verplicht waren omdat ze schuld hadden op hun vaartuig, hoeft geen betoog.

Toen VOZOR echter vanaf 1 Januari 1943 van een gezond standpunt wegging en elkeen verplichtte voor zijn volle werkelijke waarde verzekerd te zijn, begreep men van beide zijden dat vergissingen werden begaan.

[Uit "Het Nieuw Visserijblad" van vrij]

De vereffening der oorlogsschade

Wie

Daarom menen we dat vooraleer de reders thans te verplichten binnen de drie maanden te vervangen, men wijs had gehandeld de toekomstige wijziging aan de wet van 27-2-1947 af te wachten.

Deze wet zal immers een grote verlichting betekenen van de zware lasten, welke op de geteisterden drukken.

Deze wet zal misschien ook het afschaffen van de toepassing der evenredigheidsregel met zich brengen.

Waarom dan het 20-tal reders, dat nog moet vervangen, maar door de economische omstandigheden voorlopig daartoe niet in staat is, verplichten zich in zware schulden te steken.

Want wie zijn dezen, welke nog niet vervangen hebben?

Het zijn geen koopvaardijreders!

Het zijn ook geen reders van grote vissersvaartuigen.

Het zijn opnieuw kleine mensen, weduwen en wezen van de vergane kustvissersreders of kleine reders, die over de middelen niet beschikken om benevens het bedrag dat ze moeten ontvangen van VOZOR, er nog geld bij te leggen.

Het zijn voor de rest oude vissersreders, welke de leeftijd van 60 tot 75 jaar bereikt hebben en dus geen zin meer hebben om in de huidige moeilijke economische en sociale omstandigheden te vervangen en zich te overladen met zware schulden, welke ze nooit meer kunnen delgen omdat hun gezondheid of lichamelijke kracht het hen niet meer toelaten.

Indeze omstandigheden zijn we overtuigd dat de beheerraad van de VOZOR zal begrijpen, dat alleen het tijdstip waarin moet vervangen zijn, zou hoeven bepaald te worden nadat het nieuwe wetsontwerp door het parlement bekrachtigd werd. Thans is de bepaling van die datum voorbarig en van weinig of geen nut voor de enkelen, die behoren tot wat wij noemen: de misdeelden van het bedrijf.

P. VANDENBERGHE

er vissersvaartuigen

leeft nog niet vervangen?

De Vishandel *Lingier-Burke*
8, Nieuwstraat, 8
 Telefoon 72148

is alom gekend wegens zijn
FIJNE VIS
 en **GARNAAL**

Steeds fris en verzorgd

Eénmaal LINGIER'S vis gegeten
 blijft zij geprezen !

(1399)



RESTAURANT

Flandria

VISSERSKADE, 43 —
 — OOSTENDE

Telefoon 73492

Specialiteit van
 Kreeft - Tarbot - Tongen
 Platen - Paling in 't groen
 en
 Croquettes aux crevettes

Een hotel voor de lekkerbekken
 met prijzen in het bereik van
IEDEREEN ! !

(1401)

Voor f.jne visgerechten,
 brengt een bezoek aan het
 gespecialiseerd huis

RESTAURANT

Roubaisien

37, Visserskade — OOSTENDE
 Telefoon 72029

Verzorgde keuken —
 — Open gans het jaar
 Warm en koud water
 Verwarme kamers
 — Groot comfort —

(1406)

Hotel

Maritime

RESTAURANT
 VOLLEDIG PENSOEN

Uitstekende keuken met heerlijke
 visgerechten als specialiteit
 CENTRALE VERWARMING
 Lopend water
 warm en koud
 Telefoon 71457

Eigenaar :
 G. DEWULF - BLANCQUAERT
 20, St Petrus en Paulusplein
 OOSTENDE

(1408)

Leute en plezier
 in het Visserskwartier !
 Dat vindt u in Café

Tilbury Boat

VISSERSKAAL, 16
 Telefoon 74420

(1412)

RESTAURANT

COSMOPOLITE

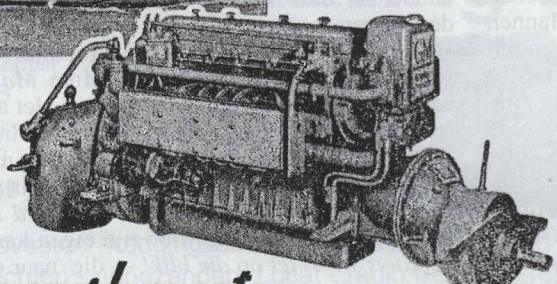
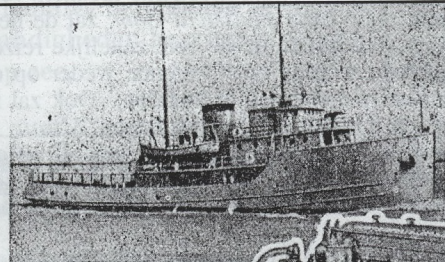
Telefoon 742.26

39, Visserskade -- Oostende

Croquettes aux crevettes —o—
 —o— Smakelijke visgerechten
 Prijzen naar ieders beurs

Eig. : MARTHA LINGIER

(1407)

GM
 GENERAL MOTORS
 DIESEL
 POWER

*Een merk moet
 een waarborg zijn*



DE LAATSTE vuurtorenwachter

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

Vismijn Oostende presenteert nieuwste manager!

God
ziet
u

Exclusive pictures!!!



In alle intimiteit organiseerde de AG Vismijn Oostende haar jongste persconferentie. Deze ging door in het bekende pershuis Kasteeltje 't Waailand. De sfeer was er, zo melden ons achteraf ettelijke heren, 'zeer leuk en het geheel is voor herhaling vatbaar, temeer daar ook de West-Vlaamse provinciegouverneur van mening is dat alle concurrentiegevoelens tussen de Vlaamse vismijnen op deze plaats in het niets verdwijnen.'

Alle mannen die in de vis iets te betekenen hebben waren naar de uitzonderlijke lokatie afgekomen. (Mannen die niets te betekenen hebben ontbraken trouwens evenmin op het appel.) Alleen de Oostendse havenkapitein mocht van de burgemeester niet op de bijeenkomst aanwezig zijn. Mimi, 1 doorgaans welingelichte bron, wist ons evenwel te verklappen dat de kapitein daar 's anderendaags in stilte zijn PR-functie zou opnemen. Wèl aanwezig was de persfotograaf van het fijnzinnig menselijke en hoogdiplomatische Desinformatieblad van de Sector die ons bovenstaande photo bezorgde. Zijn woorden: 'Dit nieuws is te heet om het in mijn eigen gazetje te zetten. Overigens heeft mijn chef liever foto's van Zeebrugge; maar dat laatste moogt gij niet schrijven.'

Tijdens de persconferentie stelde de nieuwe reserve-com-

mercieel managerin van de Vismijn Oostende zichzelf voor (rechts op de photo). Mevrouw Poussicat Com. zal de heer Pollet F. in real time vergezellen op de vele zakelijke reizen die moeten ondernomen worden om Oostende weder op de kaart van het Europese visgebeuren te foefelen. Ook zal ze erover waken dat de Oostendse havenschepen Miroir Y. binnen de vier jaar 'break even' rond zijn as draait. Ten slotte zal de blitze manageres de 'one stop shop'-politiek van vishandelaar Meersman J. en de zijnen op duurzame wijze ondersteunen.

Dat de heer Pollet F. hiermede 1 meesterzet geplacéerd heeft weze duidelijk. Daartegen kan Mme Marie-Jeanne B. met haar Pefa.commetje uiteraard niet op. Het aantal schippers dat inmiddels weder naar Oostende stoomt, liegt er dan ook niet om. Zo wilden vader en zoon Hennaert, naar verluidt, subito presto met de nieuwe managerette kennis maken.

Op de foto zien we van l. naar r. Gerard P. die deze nieuwe manageresse wat graag voor zijn eigen karretje zou spannen, Versluys W. — let op die blik! — die naar de capaciteiten van de nieuweling uitkijkt en ten slotte Van Waes W. die als enige aanwezige hard nadenkt over de gevolgen die de samenwerking met deze nieuwe kracht voor hem thuis kan teweegbrengen. Wij houden u op de hoogte!

BOEKBE SPREKINGEN

Frank Neyts

Arme Joe

Bij het Britse *Chatham Publishing* verscheen onlangs het interessante boek *"Poor Jack, The perilous history of the merchant seaman"*, geschreven door Ronald Hope.

Daar waar er over het lot van de zeelui ingescheept aan boord van schepen van de oorlogsmarines heel wat boeken werden geschreven, blijkt het wedervaren van zeelui op de handelsschepen veel minder te boek zijn gesteld. Heel wat 'landrotten' hebben het lot van deze zeelui over de jaren heen geromantiseerd, met als gevolg: een totaal verkeerd beeld van deze mensen bij de leek. De wereld rondreizen en in elke haven onnavolgbare avonturen beleven blijkt wel het allerlaatste wat met de werkelijkheid strookt. Het zee-mansleven was echter hard, vaak in schrijnende omstandigheden, zonder voldoende voedsel tegen zeer slechte arbeidsvoorwaarden. Zelfs vandaag blijven er onaangename toestanden voortleven. Een inzicht in de ware omstandigheden waarin zeelui ter koopvaardij moesten leven en werken vinden we in dit boek van Hope. Door een historische analyse komt hij tot zijn eindconclusie: zeelui waren in de meeste gevallen arme sukkelaars in die in alles behalve benijdenswaardige omstandigheden hun leven waagden op zee.

"Poor Jack" (ISBN 1-86176-161-9) telt 376 pagina's en kost £19.95. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, *Chatham Publishing, 61 Frith Street, London W1V 5TA, UK. Tel. +44/20/7434.4242 en fax +44/20/7434.4415.*

Wie is wie in de tankcontainerindustrie

Bij *Informa Maritime & Transport* verscheen de recentste editie van *"HCB Tank Guide 2001"*, hét wie-is-wie naslagwerk voor de tankcontainer- en tanktrailer-industrie.

Het boek barst van de namen, adressen en contactdetails van duizenden gespecialiseerde bedrijven wereldwijd. Jaarlijks uitgegeven en geactualiseerd, geeft deze "Tank Guide" de koper van tankdiensten en -uitrusting directe toegang tot een zee aan informatie betreffende de belangrijkste spelers uit de sector waar ook ter wereld. Bovendien werd de informatie zo opgenomen dat deze gemakkelijk terug te vinden is. Alles wat met het tanktransport te maken heeft zal men in het boek vinden: operatoren, verhuurders, bouwers, reinigers, toebehoren..., en dit niet alleen voor het containertransport, ook het wegvervoer met tanks komt gelijkwaardig aan bod.

"HCB Tank Guide 2001" (ISBN 1-84311-107-1) telt 289 pagina's en werd met een softback op A4-formaat uitgegeven, kostprijs £177. Bestellen kan via de gespecialiseerde boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgever, *Informa Maritime & Transport, 69-77 Paul Street, Londen*

EC2A 4LQ, UK. Tel. +44/20/7553.1000. Fax +44/20/7553.1105.

Jaarboek transportbedrijven

Jaarlijks uitgegeven, bevat *"European Intermodal Yearbook"* duizenden geactualiseerde gegevens van 6.000 gespecialiseerde transportbedrijven doorheen Europa. *"European Intermodal Yearbook 2001"* omvat nu ook een editoriaal dat nieuws brengt over de meest recente ontwikkelingen en hoogtepunten uit de Europese intermodale industrie welke nakende strategische planningsbeslissingen zullen beïnvloeden. Alle landen komen aan bod, inclusief Rusland, Slovenië, Oekraïne, Polen en de Baltische Staten. Een alfabetische lijst met email en internetgegevens maakt opzoeken kinderspel. In het boek zal men de intermodale operatoren, de *freight depots*, de havens, de herstellingsbedrijven, de bouwers, de verhuurders, de leveranciers van uitrusting en behandelingstuigen, reefer, de verleners van bijkomende diensten, terug vinden.

"European Intermodal Yearbook 2001" (ISBN 1-84311-108-X) telt 184 bladzijden en werd met een 'softback' op A4-formaat uitgegeven. Het boek kost £177. Bestellen kan via de gespecialiseerde boekhandel of rechtstreeks bij de Britse uitgever, *Informa Maritime & Transport, 69-77 Paul Street, Londen EC2A 4LQ, UK. Tel. +44/20/7553.1000. Fax +44/20/7553.1105.*

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Sociaal statuut in Senaat

Het wetsvoorstel betreffende het sociaal statuut van de zeevissers dat door de senatoren Maertens en Ramoudt ingediend werd, werd daar voor het eerst besproken op 6 februari. Volgens de indieners werd het gunstig onthaald door de ministers van sociale zaken Vandembroucke en Onkelinx, van werkgelegenheid. Beiden hebben het intiatief genomen om het voorstel aan te passen aan het heersende arbeidsrecht en aan de wetgeving inzake sociale zekerheid. Daarenboven heeft de Commissie Sociale Zaken beslist daarover een hoorzitting te organiseren met de sector.

Sectortop gaat niet akkoord

In dit verband schreef het Zeevissersfonds op 14 februari een brief naar senator Ramoudt. Daarin vraagt de Rederscentrale, samen met de drie erkende vakbonden, dat beide senatoren hun voorstel intrekken. Ook zij hebben immers, maar dan later dat Ramoudt-maertens en via eigen contacten in de kamer van volksvertegenwoordigers, een licht gewijzigd voorstel ingediend. Volgens de sociale partners is het voorstel Maertens-Ramoudt 'onvolledig' en wordt het 'in geen geval ondersteund door de sector'.

Dat het voorstel van beide senatoren gemakkelijk geamendeerd kan worden en dat de sector van de Commissie kans geboden krijgt haar standpunt ter zake uit te leggen, speelt blijkbaar geen rol. De houding van de sociale partners wordt wellicht niet ingegeven door de geuite zorg om 'het wetgevend werk niet onnodig te

compliceren'. Al wie op de hoogte is van de verhoudingen binnen de sectortop weet immers dat zowel Maertens als Ramoudt er als outsiders behandeld worden die zich met de visserij beter niet inlaten. Zeevissersfonds werkt dan ook bij voorkeur met andere parlementairen.

Activiteitenkalender voor vissers

MAART 2002

1,2,3 "Iseland, Iseland", toneel-opvoering in zaal Het Bedrijf, Oostduinkerke (info: 058 -51.23.64)

7 European Tracefish Conference in Amsterdam (Ned)

28 Opening kreeftenseizoen in Zierikzee (Ned)

APRIL 2002

18-20 "Fishing 2002" en "Aquaculture 2002" in Glasgow (GB)

23-25 European Seafood Exposition (ESA) in Brussel (Heizel)

MEI 2002

10-11 "Visserijdagen" in Urk

23-26 "Oostende voor Anker"

25-26 "Flamexpo", Havenfeesten Antwerpen

28 Veiling eerste vaatje "Hollandse Nieuwe" in Scheveningen

JUNI

1 "Vlaggetjesdag" in Scheveningen (Ned)

2 "Nationale Dag van de Visserij" in Heist

2 Opendeurdag in PMI, Heist

29 "Nederlandse dag van de Zeevisserij" in Stellendam

AUGUSTUS

15 Zeewijding Heist

15 Zeewijding Blankenberge

21-25 "Sail 2002" in Zeebrugge
SEPTEMBER

4-7 "Icelandic Fisheries Exhibition 2002" in Kopavogur (IJsl.)

9 2de "Oostendse Visserijfeesten en Openhavendag"

24-28 SMM, Hamburg (Duitsland)

OKTOBER

10-19 "Aquaculture Europe 2002" in Trieste (Italië)

20-24 "SIAL", internationale vakbeurs voor voedingsproducten in Parijs

NOVEMBER

12-16 Rotterdam Maritiem

UFA zoekt nieuwe directeur

Cuxhaven aangesloten op Pefa-netwerk

Sinds begin februari is de visafslag van Cuxhaven aangesloten op het Pefa-netwerk. Met Stellingen, Colijnsplaat, Scheveningen (deze drie zijn verenigd in United Fish Auctions UFA), Troon, Lowestoft, Lochinver, Milford Haven, Kilkeel, Portavogie, Halster en Thyboron zijn er nu twaalf locaties online aangesloten op het Zeebrugse elektronische netwerk.

Ook werden we ervan op de hoogte gebracht dat UFA op zoek is naar een nieuwe directeur. Hzij zal interimdirecteur den Hollander moeten vervangen. Blijkbaar is er enige onenigheid ontstaan voor wat betreft de toekomstperspectieven van UFA, want den Hollander wil 'alle plannen, die al dan niet in gang zijn gezet, tegen het licht houden.'

Provinciaal Maritiem Instituut

Kursaalstraat 55
8301 Knokke - Heist

Tel.: 050 / 51 10 01

Fax: 050 / 51 64 44

e-mail: pmi.heist@west-vlaanderen.be



Mercatorlaan 15
8400 Oostende

Tel.: 059 / 70 40 19

Fax: 059 / 51 38 71

e-mail: pmi.oostende@west-vlaanderen.be

TUSSEN SCHIP & KAAI



Het Vessel Monitoring System, kortweg VMS genoemd, staat ondertussen bijna twee jaar geïnstalleerd op de brug van West-Europese vissersvaartuigen. De ene schipper was zich al vlug

bewust van de kracht die dat toestel op de *buikriemspanner* zou teweeg brengen. Voor de ander werd het nooit duidelijk. Immers, waarom investeerden de lidstaten massaal in dit sluitende controle-instrument, terwijl ze daarna bijvoorbeeld nog steeds even intensief bleven controleren met patrouillevliegtuigen?

De positie van een vaartuig wordt met een frequentie van 2 uur via de satelliet automatisch doorgeseind naar de relevante controlediensten. Zo brengt onze *Dienst voor Zeevisserij* niet alleen het werkterrein van de Belgische vloot in kaart. Hij krijgt ook een overzicht van buitenlandse vaartuigen die in onze wateren actief zijn. Dat het systeem zo zijn voordelen heeft is interessant en mooi meegenomen. Het reflecteert zelfs een verrassend beeld van de visserij-inspanning. De kustvissers-eurokotters kunnen het gebruiken om aan te tonen dat ze in de geplande windmolengebieden actief waren, en dus meer dan gerechtigd zijn op schadevergoeding mochten die misbaksels er komen. Maar het eigenlijke doel van het VMS is eerder gericht op het elimineren van logboekfraude. Men wil een duidelijker beeld krijgen van de omvang, en de locatie van gedane vangsten. En natuurlijk brengt dat systeem de vissers soms aardig in de problemen. Gedaan met vangsten verschrijven naar andere gebieden. Kijk maar eens in hoeverre het Belgische quotum vorig jaar benut was in pakweg de verre VII h,j,k. Vol-

ledig met rust gelaten, terwijl er vóór de VMS-verplichting daar toch 30 à 40% van de quota zagezegt opgevangen werd. (Terzijde, waarom ruilde de visserijdienst nog zeeduivel om van Ierland schol en tong te krijgen in dit gebied, dat door onze vissers nauwelijks bezocht wordt?) Op het eerste gezicht is het dus duidelijk dat de moderne technologie een ernstige meerwaarde geeft aan het begrip visbescherming. De vangsten horen daadwerkelijk ingeboekt te worden waar ze gedaan zijn. Gecombineerd met een systeem van dagplafonds laat het de hedendaagse visser weinig ruimte. Als je dan een goede vangst doet — en dat gebeurt nog steeds regelmatig ondanks het feit dat de biologen de visbestanden uitgeput verklaren — zit je in een tang. De vis ligt op je dek. Door het plotselinge drukverschil, het geplet zitten in de kuil, en een stressfactor door het gevangen worden, zijn de overlevingskansen bij terugzetten meestal nihil. Terugzetten is in mijn ogen ook een ernstige misdaad tegen de mensheid. Twee derde van de wereldbevolking lijdt honger! Toch word je verplicht een waardevol voedingsproduct te vernietigen. Nota bene zogenaamd om dat product tegen uitsterving te beschermen. Paradox troef. Ja, de logica neemt soms aardige kronkels aan bij geleerde mensen. Maar wet is wet. Als je het niet wilt gaan uitleggen voor de correctionele rechtbank te Brugge, dan moord je dus braafjes de visbestanden verder uit, telkens je goede vangsten doet, door ze verplicht terug in zee te kieperen. Enkele schippers, die in januari 2002 supervangsten deden, en het niet konden opbrengen om alles terug te gooien, zullen heel goed weten wat we bedoelen. En dat is spijtig. Niet alleen dreigt het *vissersbestand*, dat eveneens ernstig bedreigd wordt, nog verder uit te dunnen door de ontmoedigende boetes die mogelijk volgen. Maar het ontmoedigt ook ALLE schippers. Want het is overduidelijk dat een schip voeren

zonder overtredingen te begaan een heksentoer is. Iedere dag dat je het bevel voert over een vissersvaartuig, is er wel weer een andere manier waarop je de complexe wetgeving ongewild geweld aandoet. Dan valt er toch meer te zeggen voor een drastische vaardagenbeperking, gecombineerd met het afschaffen van de dagplafonds. Waardoor de schepen rendabeler kunnen vissen, de bemanning een socialer leven verwerft zonder loon in te moeten boeten, en de visbestanden beter beschermd worden. Het vergt uiteraard een ommezwaai in denkwijze. Maar bedenk eens hoe veel aantrekkelijker het beroep zou kunnen worden.

Er zitten alweer een aantal broodnodige vissers te wachten tot ze opgeroepen worden om te gaan baggeren... Terwijl de vakbonden ernstig nadenken over manieren om de instroom naar de sector te verbeteren. We proberen dus met druppeltjes de regenton vol te krijgen. Maar zouden we niet eerst het kraantje onderaan proberen toe te draaien? Want het staat wijd open, en het peil zakt zienderogen. Het is perfect mogelijk een systeem uit te werken waarbij zowel reders als vissers gedijen, terwijl de visbestanden rationeel geëxploiteerd worden. Waarom het tot op heden niet mogelijk gebleken is? Wel, alles draait om mentaliteit. De doelstelling "*hoe kan ik hier en vandaag zo veel mogelijk verdienen*" moet omgebogen worden naar "*hoe kan ik hier zo lang mogelijk genoeg verdienen*". Al de rest zal vanzelf volgen. Maar het is niet makkelijk om die bocht te nemen. Het is allemaal een beetje zoals een aangebrande pan. Je moet je het zweet uit je oksels schrapen om ze later nog ooit te kunnen gebruiken. En er, allegorisch bedoeld, een lekker vers visje in te bakken... bijvoorbeeld.

FROID

Laatste voorlichtingsvergadering windmolenparken werd protestmeeting kustvissers

Jan Ackx: "Reders onvoldoende begaan met onvoorspelbare gevolgen windmolenparken"

DE ZEEBRUGSE VISSERIJVLOOT telt nog twee echte garnaalvaartuigen. De Z.582 *Asannat* en de Z.63 *Thalassa* van rederschipper Jan Ackx, zopas door de ZV gehuldigd als *Garnaalkoning 2001*. Tijdens de hulding van de verdienstelijke aanvoerders gaf hij voor de micro uiting aan zijn grote bezorgdheid over de onvoorspelbare gevolgen die de bouw van windmolenparken voor de kust kunnen veroorzaken. Vooral de afwezigheid van reders op de voorlichtingsvergaderingen gaf hem een slecht gevoel.

Dat gevoel zal fors verbeterd zijn wanneer hij zag dat, enkele dagen later, tijdens de evaluatie van deze voorlichtingen minstens de helft van de aanwezigen uit kustvissers bestond die daarvoor uit Nieuwpoort en Oostende naar Heist afgezakt waren.

JAN ACKX MAAKT zich grote zorgen over de gevolgen van de windmolenparken voor onze kust. Het eerste windturbinepark neemt ongeveer 15 vierkante kilometer in beslag. Andere en veel grotere parken volgen. "We mogen met zekerheid aannemen dat de belangrijke paaigebieden op de Wenduinebank en de Vlake van de Raan, waarover achttien procent van het



Foto: Reder-schipper Jan Ackx. (foto gw)

tongbestand voor de Noordzee passeert, verloren zijn. Over andere schadelijke gevolgen weten we niets omdat er geen onderzoeksresultaten over bestaan."

Jan Ackx (°Blankenberg 18.08.61) is net geen twintig jaar visser. Na zijn hogere opleiding electronica aan het Hoger Technisch Instituut in Oostende heeft hij gekozen voor de visserij. De Heistenaar is de zoon van wijlen Germain Ackx. Zijn vader en broer Piet lieten het leven bij het vergaan van de Z.592 *Hosanna* in februari 1980. Via examens behaalde hij alle vereiste brevetten. Maar hoe komt het dan dat een zachtmoedig mens opeens naar de micro grijpt: "Onze toekomst baart

mij zorgen. Het verdwijnen van belangrijke paaigebieden is niet enkel voor de kustvissers rampzalig, de wijziging van de biotoop zal ook kwalijke gevolgen hebben voor de grote schepen. De paaigebieden zullen zich verplaatsen, maar het zal wel even duren vooraleer ze weer te localiseren zijn", zegt de bezorgde schipper die aanklaagt dat er geen onderzoek verricht wordt naar de mogelijke impact van plaatsing van de gigantische constructies die 30 meter in de zeebodem doordringen. "Wat zal het effect zijn van de trillingen en het geluid die de wieken veroorzaken? De werkzaamheden zullen grote hinder veroorzaken en zal de verenging van de doorvaart geen groter concentratie van de scheepvaart veroorzaken? Ik krijg geen antwoord op die vragen."

200 miljoen compensaties?

Ook het gebrek van belangstelling van zijn collega's begrijpt Jan Ackx niet. "Op de verschillende voorlichtingsvergaderingen die reeds werden georganiseerd, was, op enkele Oostendse garnaalvissers na, de visserijsector nauwelijks aanwezig, terwijl toch iedereen roept om compensaties", fulmineert Jan Ackx die stelt dat vaartuigen van minder dan 70 ton meer nadelen zullen ondergaan dan de grotere eenheden. Schipper Jan meent ook te weten dat er voor het eerste jaar 200 miljoen is toegezegd aan de Rederscentrale. Over de vergoeding

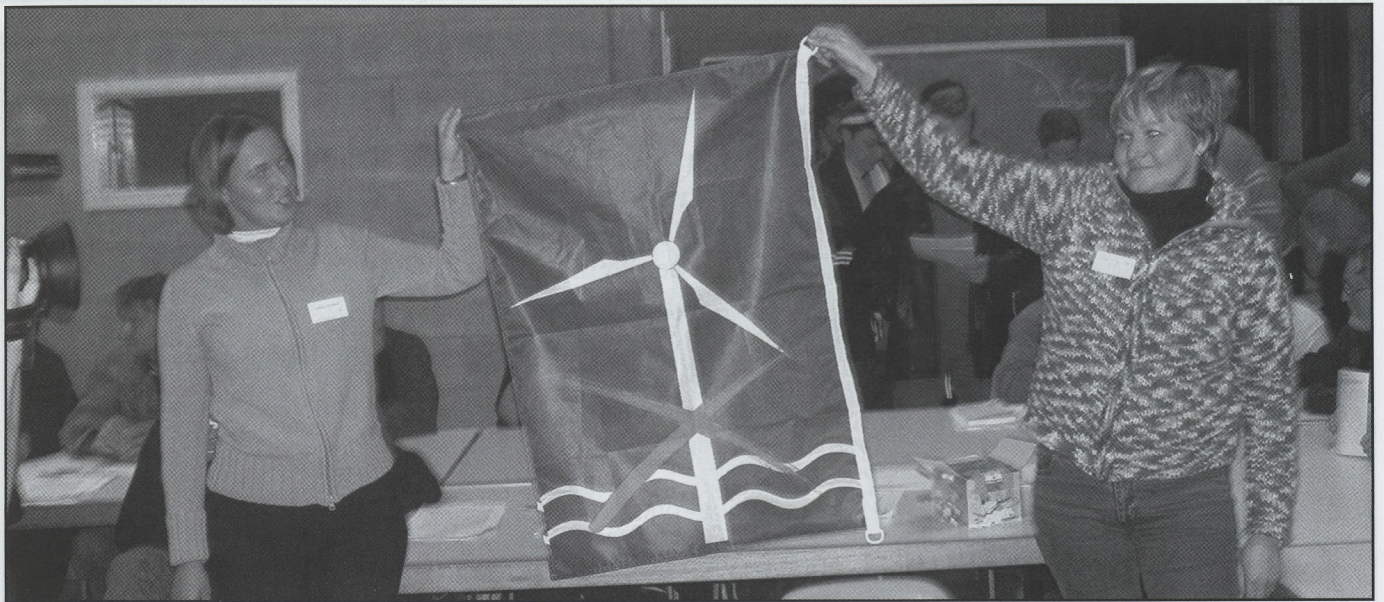
SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

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

E-mail: info@shipyard-lowyck.com

Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



Vissersvrouwen ontvouwen een spandoek tegen de plaatsing van windmolenparken in de kustwateren. De talrijk opgekomen kustvissers omvormden de voorlichtingsvergadering te Knokke-Heist op 21 februari tot een protestactie. Een actiegroep van vissers die luistert naar de naam Don Quichotte zamelt nu geld in om voor de raad van state een procedure tegen de windmolenparken te organiseren. (Foto Sleeping Focus)



voor de volgende jaren zou niets vastliggen. "Misschien kunnen ze het laten aanslepen tot de kustvisserij volledig verdwenen is, dan moeten C-Power, Seanergy en TotalFinaElf niets meer betalen." "Ik ben niet tegen groene energie maar de vraag mag gesteld worden of uitgebreide windmolenparken nu precies voor onze 67 kilometer kust moeten aangelegd worden. Bovendien zullen de windturbines slechts een kleine bijdrage leveren tot onze energievoorziening. In Nederland, dat over veel meer kust beschikt en op het vlak van plaatsing van windmolens al veel verder staat, staan de windmolens aan de binnenwateren. De eerste windmolen in zee, ter hoogte

van Egmont-aan-Zee zijn pas voorzien voor 2004 met inbegrip van de compensaties voor de kustvisserij. Bij ons heeft federaal staatssecretaris voor Energie, Olivier Deleuze, nog niets uitgewerkt. Ik mag dat toch even aankaarten," vindt Jan Ackx.

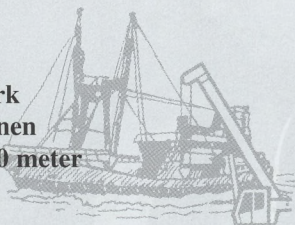
Interview Guido Walters

Steuncomité Don Quichotte

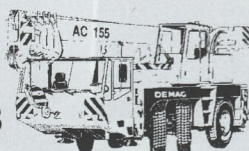
Onder impuls van kustissersvrouw Liliane Barbaix-Spegelaere werd een werkgroep opgericht die luistert naar de naam van de legendarische windmolenbevechter *Don Quichotte*. De werkgroep zamelt momenteel geld in om de beslissing van staatssecretaris Deleuze aan te vechten bij de Raad van State. Wie meer info wil kan terecht op telefoonnummer 0474 74 86 01. Wie de kustvissersactie wil steunen stort op rekening 477-729412183 van de werkgroep Don Quichotte, met vermelding: tegen de windmolens.

Bijzonder opgemerkt tijdens de protestvergadering te Knokke-Heist was de aanwezigheid van visserijjurist Vanquathem. Overweegt ook de Rederscentrale om een juridische procedure tegen de windmolenparken te starten? (Foto Sleeping Focus)

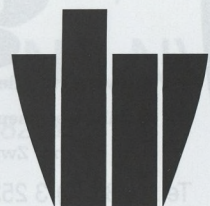
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Verhuur telescopische kranen
tot 80 ton, gieklengete tot 70 meter



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



Verheye Joël
n.v.



Trouwste aanvoerders Oostendse vismijn gekoesterd

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten



Antwerp Propeller Service

Kruibeeksesteenweg 162

2070 Burcht / Zwijndrecht

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

Fax: + 32 (0) 3 252 92 12

GSM + 32 (0) 475 67 54 56

PROMOTIE VISSERSHAVEN OOSTENDE (PVO) en de directie van AG Vismijn Oostende maakten van de nieuwjaarsreceptie gebruik om de verdienstelijkste reders, bemanningen, aanvoerders kopers en afnemers in de bloemetjes te zetten.

AFSCHEIDNEMEND DIRECTEUR VAN de vismijn, havenkapitein Patrick Vermandel, kondigde aan dat er dit jaar heel wat veranderingen op til zijn. *“Veranderingen doorvoeren is een pijnlijke opdracht en niet iedereen is daarvoor vatbaar. Maar uiteindelijk hebben we nu een van de best uitgeruste vismijnen en vissershavens van Europa.”* De kapitein voegde er nog een oproep voor meer chauvinisme van de naar Nederland uitgeweken Oostendse reders aan toe. *“Indien iedereen zich solidair achter het nieuw bedrijf wil scharen kan de vismijn van Oostende haar plaats heroveren tussen de Europese vismijnen zoals in de goede oude tijd.”*

DE RESULTATEN VAN de Oostendse visafslag lagen ook nu weer opnieuw lager dan het jaar voordien. Voor het zevende jaar op rij daalde de aanvoer, waardoor spreker zich liet verleiden tot de bijbelse uitspraak dat na de zeven

magere jaren vette jaren komen. De totale omzet (import en vreemde aanvoer inbegrepen) lag met 590 miljoen frank 110 miljoen lager dan het jaar voordien.

Huldiging

Burgemeester Jean Vandecasteele en schepen voor visserij Yves Miroir brachten hulde aan de trouwe Oostendse aanvoerders en overhandigenden de herinneringsschalen aan de laureaten. Bij de kustvissers viel de O.82 van rederij Saint-Antoine (Rudy Barbaix) opnieuw in de prijzen. Danny en Ronny Pieters van de O.316 *Aegir* kregen de eer als trouwste plankenvissers. Nieuwkomer O.554 *Godelieve* van de gebroeders Daman was de beste aanvoerder onder de warrelnetvissers. Bij de boomkorvaartuigen tot 300 pk werkte de N.75 *Sarvy* zich in de kijker. Net als de voorbije jaren was de Z.583 *Angelina* van rederij Hertsens nog maar eens de beste aanvoerder in de categorie tot 750 pk. Bij de grootste vaartuigen was de O.124 *Fighter* van Peter Dezutter opnieuw aan het feest. Vishandelaar Roland Baillieul zette meest (Ierse) vis op de markt en de Zeebrugse groothandel Paulus Henri & Zoon bleef met aankoop van 14 procent van de Oostendse aanvoer de grootste koper in Oostende. (gw)





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

Bij de foto's

Foto 1 op vorige bladzijde: Rudy en Dennis Barbaix van de O.82 *St. Antoine* ontvangen de herinneringschalen uit de handen van burgemeester Vandecasteele.

FOTO 2 op voorgaande bladzijde: Groepsfoto van de gehuldigde reders en bemanningen die op de receptie aanwezig waren.

FOTO 3 bovenaan deze bladzijde: De familie Louis Pieters van de O.316 *Aegir*.

FOTO 4: De gelauwerde bemanning van de N.75 *Sarvy* met schipper Fernand Mussche en de matrozen Chris Rau, Frederic Duerinckx en Didier Pochet.

FOTO 5 links onderaan. Yves Hertsens neemt de sierschalen voor de bemanning van de Z.583 *Angelina* in ontvangst.

FOTO 6: Schepen Miroir overhandigt de attenties voor de bemanning van de O.124 *Fighter* aan reder Marc Dezutter. (Alle foto's gw)

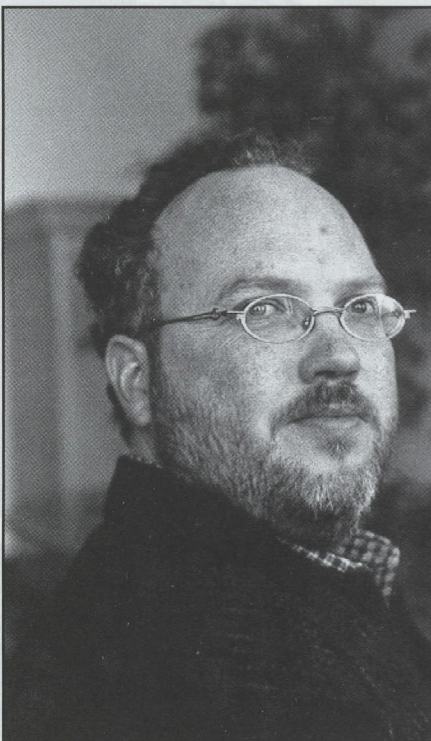


Commercieel manager vismijnbedrijf Oostende

Het Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende heeft in de persoon van *Guy Van der Veurst* een commercieel manager aangeworven. Na doorlichting van vier kandidaturen is de keuze gevallen op de 42 jarige Oostduinkerkenaar. *Van der Veurst* is licentiaat bedrijfskunde en industrieel ingenieur electriciteit en automatizing. Op beroepsvlak heeft hij al een aardig parkoers afgelegd. Hij was international product marketingmanager bij Philips, promotion manager bij Union des Porphyre, business-unitmanager Benelux bij Alcatel en commercieel manager bij data- en telefoniebedrijf Muxum.

Als rechterhand van *Freddy Pollet* zal hij instaan voor alle commerciële contacten in binnen- en buitenland met het oog op nieuwe trafieken. Willy Van

Waes onderhoudt halftijds de specifieke relaties met de Belgische aanvoerders.



Wij vernamen het overlijden van Pierre Blondé, zeeloods op rust. Blondé was weduwnaar van wijlen Germaine Everaerd. Hij werd geboren te Vlissingen op 23 maart 1903 en overleed in Oostende op 25 december 2001. De begrafenis had plaats op 31 december.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Marcel Thijs. De oud-reder van de Z 599 Zeevogel, weduwnaar van wijlen Elisabeth Vlietinck, werd geboren te Lissewege op 10 november 1911. Hij overleed thuis in Heist op 26 januari 2002. De uitvaartplechtigheid greep plaats op 2 februari.

Uit het informatieblad van de Rederscentrale vernamen we dat Maria Van Compernelle op 10 februari overleden is. Zij is de moeder van RC-voorzitter Bart Schiltz.

HVB houdt eraan blijken van medeleven te uiten ten aanzien van alle getroffen families.

- * 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.



Zeebrugse Visveiling bedankt aanvoerders voor recordomzet

DE ZV HEEFT 2001 afgesloten met een recordomzet van 55,8 miljoen euro (2,25 miljard frank). Dat resultaat, de opbrengst van alle vis die over de vloer kwam (14.475 ton), is grotendeels te danken aan de trouwste aanvoerders. Die werden vergast op een receptie in de grote ontvangsthal van de "Maritime" waar mevrouw Marie-Jeanne Becaus, in naam van Simon Ruiters voorzitter van de ZV, de raad van bestuur en de directie bedankte voor de historisch hoge omzet.

HET OVERGROTE VOLUME dat over de veiling loopt is uiteraard nog steeds afkomstig van vaartuigen die de Belgische vlag voeren. De eigen aanvoer bedroeg 13.941 ton, terwijl daarnaast "slechts" 534 ton (3,7 %) door vreemde vaartuigen en handelaars op de markt werd gezet, goed voor 4,9 % van de besomming. Niettegenstaande de goede resultaten deed mevrouw Becaus ookal beroep op meer (Vlaams) chauvinisme. Vier dagen eerder hoorden we het woord ook al vallen in Oostende. *"We hebben dit chauvinisme immers hard nodig om te overleven"*, argumenteert de directrice. *"We moeten met zijn allen vechten voor een gemeenschappelijke toekomst in de visserij, voor de eigen vloot, de thuishaven, de lokale verwerking en handel. Zoniet gaat de ganse sector verlopen en zal nog een groter deel van de*



Foto bovenaan deze bladzijde: Reder en bemanning van de Z.53 Van Eyck. Foto onderaan: Reder en bemanning van de Z.483 Jasmine. Op de volgende bladzijde bovenaan: Mevrouw Luickx en zoon Geert omringd door de bemanningsleden van de Z.548 Flamingo en Z.85 Morgenster. Midden: Reder Jan Ackx van de Z.63 Thalassa en zijn bemanning. Onderaan: René Vlietinck en zoon Danny met echtgenote van de Z.483 Jasmine door mevrouw Becaus gefeliciteerd als grootste aanvoerder en beste besommer in de ZV. (foto's gw)

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

vloot in handen vallen van buitenlandse eigenaars."

Kwaliteit

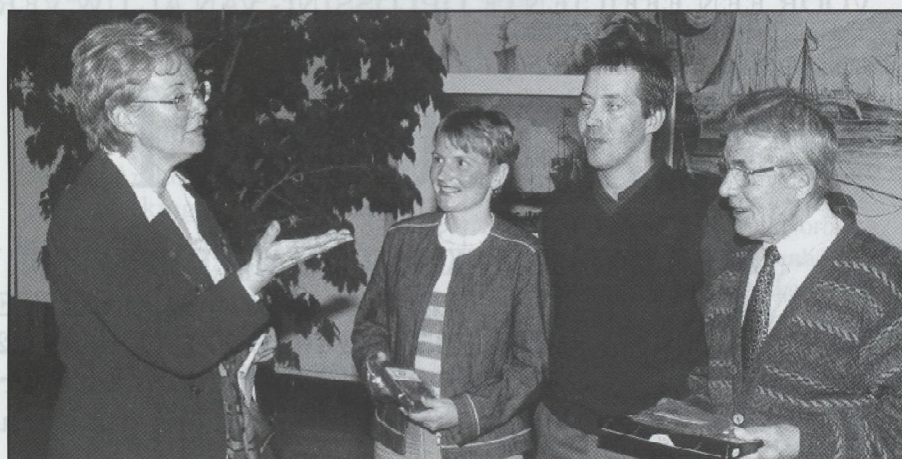
Becaus verduidelijkt dat nu reeds 30 % van de transacties langs het Pefa-netwerk loop. Verwacht wordt dat het afstandkopen nog toeneemt. Omdat de kwaliteitsgarantie op de elektronische veiling uiterst belangrijk is komen er meer investeringen en opleidingen om aan die eis te voldoen. De opleiding van personeel en bemanningen is toevertrouwd aan het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek (CLO). Onderdeel van de investeringen zijn de invoering van de KIM-methode, de aankoop van aangepaste kledij, een nieuwe sorteermachine en kistenwasmachine.

Het aantal viskisten dat in omloop is, steeg sinds de verhuis naar de achterhaven van 500.000 tot 1,3 miljoen stuks.

Peter Bossier wees vervolgens op het belang van de herkenbare kwaliteit. Hij zal drie kwaliteitsinspecteurs vertrouwd maken met de sensorische analyse, de kwaliteit index methode (KIM) die een juiste inschatting van de versheid van de vis mogelijk maakt.

Laureaten

Tijdens de ontvangst werden de beste aanvoerders per categorie gehuldigd. Jan Ackx van de Z.63 *Thalassa* moch naar voortreden als beste garnaalaanvoerder (45.552 kg). De eurokotter met de beste besomming bij de ZV was de Z.548 *Flamingo* van de familie Luickx (rederij Vaya Con Dios) en de eer voor beste aanvoerder ging naar de Z.85 *Morgenster*, eveneens in handen van dezelfde Zeebrugse familie. In de grootste categorie vaartuigen kwam de hoogste besomming (48,6 miljoen frank) van de Z.53 *Van Eyck* van Freddy Depaepe (Rederij Irina's). De grootste stijger was de Z.18 *Soetkin* van rederij Versluys-Couwyzer. Tenslotte ging de titel van grootste aanvoerder en beste besomming naar de vorige jaar in de vaart gekomen Z.483 *Jasmine* van de familie René Vlietinck (Rederij Nathalie) voor de aanvoer van 515 ton vis ter waarde van 60,7 miljoen naar de Zeebrugse visafslag. (gw)



CREVITS

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

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



De directieleden van de ZV samen met de gelauwerde reders en aanwezige bemanningleden. (foto gw)

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.

Britse kustwacht legt Z.18 Soetkin aan de kant

De gevreesde Britse Kustwacht, die bij voorkeur op vrijdagavond toeslaat, heeft een nieuw slachtoffer gemaakt. Vrijdag 9 februari was de Z.18 *Soetkin* van de rederij Versluys-Couwyzer aan de beurt. Bij een controle kreeg schipper Freddy Lagast te horen dat de mazen van de overkuil niet goed waren. Die afwijking heeft echter geen invloed op de visvangst. Blijkbaar volstond die vaststelling wel om de grote boomkorteiler naar Harwich af te leiden. Dat het visserijwachtschip dan ook het weekend aan de kaai kan doorbrengen is voor de controleurs wellicht mooi meegenomen. Na heel wat contacten met het thuisfront, en de betaling van 4.300 pond (285.000 fr), kon de zaak toch snel afgehandeld worden. Zondag was het schip terug in Zeebrugge en zag de bemanning het carnavalweekend niet aan zich voorbijgaan.

O.274 Lucali opgesleept

De O.274 *Lucali* van CV Lebluy uit Oostende kreeg enkele weken geleden, tachtig mijl ten noordwesten van Den Helder, te kampen met motorproblemen en riep assistentie in. De supplier *Stirling Spica* nam de plankenvisser in woelige weersomstandigheden op sleeptouw. Het konvooi kreeg echter geen toelating om de haven van Den Helder binnen te varen omdat de sleepkabel niet kon ingekort worden. Dan maar richting IJmuiden, waar de doorgang tussen de pieren ruimer is. Met bijstand van een tweede vaartuig kon de O.274 er veilig binnenlopen.

Visruim Z.90 uitgebrand

Tijdens herstellingswerken aan de huidplaten van de Z.90 *Oosthinder* op de Scheepswerf Reimerswaal in Hansweert is brand uitgebroken in het visruim. De oorzaak is te zoeken bij de laswerkzaamheden. Het vuur breidde zich zo snel uit dat niemand iets kon ondernemen om het uitbranden van het visruim te verhinderen.

N.738 Kariena Marjanne nadert voltooiing

De afwerking van de eurokotter N.738 Kariena Marjanne voor de rederij Lorvan BVBA met zetel in Oostende is bijna rond. Het Poolse casco wordt op de scheepswerf Welgelegen in Lauwersoog aangekleed. De N.738 wordt het nieuwste "Belgische" vaartuig met als eigenaars de gebroeders Piet en Johan Haasnoot uit Katwijk.

Nederlanders stellen vragen over economische link

Nederlandse europarlementairen hebben de Europese Commissie uitleg gevraagd over de maatregel van de Belgische regering die onder Belgische vlag varende vissersvaartuigen verplicht een deel van hun activiteiten in Vlaanderen te houden. Het zint de vragers niet dat het Hof van Justitie het recht van een lidstaat erkent te eisen dat een vaartuig dat zijn vlag voert een 'daadwerkelijke economische band' met de thuishaven heeft. De EC heeft nog geen antwoord gegeven op de nieuwgestelde vragen.

Restauratie O.192 staat op de helling

De vzw Archonaut heeft in samenwerking met de VDAB een project opgestart om laaggeschoolde werklozen een aantal eenvoudige restauratietechnieken aan te leren. In het kader van het project werd de verkommerende O.192 *Lydie-Madeleine* verworven en overgebracht naar Brugge (zie HVB VIII/2000 p. 17). Coördinator Philippe Perneel bekent dat het restauratieproject kampt met problemen rond de milieuv vergunning en zal stranden als de overheid niet snel met financiële middelen over de brug komt.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

* **Geschrap in de Officiële Lijst:**
Z.27 FREE BIRD, eig. BVBA Rederij Blauwvoet, Populierenlaan 10, 8420 De Haan

Aangifte: 23 november 2001

* Wijziging tonnage en motor:

Z.183 Christopher, eig. BVBA Rederij Hertsens, Graaf d'Ursellaan 18, 8301 Knokke-Heist. Bt.: 147 - Nt.: 44.
Motor: ABC, 552 kW, bj. 2001.
Zeebrief: 8 januari 2002

* Vernieuwde zeebrieven:

Z.16 KON-TIKI II, eig. BVBA Kontiki, Canadezenstraat 86, 8380 Lissewege. Zeebrief: 4 november 2001
Z.54 DE BOUNTY, eig. BVBA Rederij De Bounty, Graaf Jansdijk 219, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 10 december 2001
N.57 TERRY, eig. NV Terry, E. Coppietersstraat 88, 8620 Nieuwpoort. Zeebrief: 28 oktober 2001
Z.76 ZEEJAGER, eig. BVBA Rederij Zeejager, Acht Meillaan 20, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 4 november 2001
Z.78 VERTROUWEN, eig. NV Vertrouwen, Duinpad 1, 8380 Zeebrugge. Zeebrief: 14 oktober 2001
O.101 BENNY, eig. Gilbert Viaene-Yvette Vyvey, Kraanvogelstraat 22, 8400 Oostende. Zeebrief: 6 november 2001
Z.137 TWILIGHT, eig. BVBA Rederij Veerman, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 21 oktober 2001
O.148 SNIPE, eig. Jacques Bogaert, Lijndraaiersstraat 27, 8400 Oostende. Zeebrief: 15 november 2001
O.274 LUCALI, eig. CV Lebluy, Clivialaan 46, 8400 Oostende. Zeebrief: 28 oktober 2001
Z.307 ZEETRAPPER, eig. Norbert Degroote-Denise Van Massenhove, Dennendreef 8, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 8 november 2001
Z.583 ANGELINA, eig. BVBA Rederij Hertsens, Graaf d'Ursellaan 18, 8301, Knokke-Heist. Zeebrief: 21 oktober 2001
O.700 BI-SI-TI, eig. Manfred Van Elslande, Frère Orbanstraat 307, 8400 Oostende. Zeebrief: 28 oktober 2001
* **Verlenging exploitatie:** Z.41 TORNA DO, eig. NV Shannon NV, Zeebruggeaan 137, 8380 Zeebrugge en BVBA Zeearend, Felix Timmermansstraat 32, 8301 Knokke-Heist
Exploitant: BVBA Rederij Tornado, Goudsbloemenlaan 27, 8300 Knokke-Heist, contract verlengd vanaf 1.11.01 tot 31.10.02
Aangifte: 29 oktober 2001

Denemarken verbiedt industriële visserij

Door een maatregel van de Deense overheid is de industriële visserij in de Noordzee vanaf 21 januari tijdelijk verboden. Het visverbod is een gevolg van de talrijke overtredingen van de bijvangstregeling door Deense industrievisserij. Bij een controle in Esbjerg werd de licentie van twaalf vaartuigen voor een maand ingetrokken. Inspecteurs troffen 90 procent haring aan in de visruimen, terwijl de maximaal toegelaten bijvangst 20 procent bedraagt. Tevens werd beslag gelegd op de 731.500 euro (29,5 miljoen fr.), de waarde van de illegale aanvoer.

Firma Roland Gevaert overgenomen door Il Mare

De Zeebrugse garnalenhandelaar Roland Gevaert heeft begin dit jaar zijn bedrijf verkocht aan de gebroeders Geert en Rudi Verheyden. De onderneming werd omgedoopt tot Il Mare. Visgroothandel Il Mare wil enerzijds Noordzeevis uitvoeren naar Italië en Italiaanse producten invoeren. De gebroeders Verheyden zijn niet vreemd aan de vissector. Hun ouders runden reeds een vishandel. Geert Verheyden is al acht jaar zaakvoerder van Finest Food NV in Blankenberge. Rudi, een gewezen Zeebrugse garnalvisser, is handelaar in voedings- en visproducten.

The Fish Company uit Harlingen failliet

Het visverwerkend bedrijf The Fish Company BV uit Harlingen is begin februari failliet verklaard. De schuldenberg bedraagt 4,5 miljoen euro (181 miljoen frank). De jaaromzet in 2000 stond op 18 miljoen euro (720 miljoen frank). Vorig jaar begonnen de zaken achteruit te gaan en na 11 september viel de uitvoer naar de VS en Japan zwaar terug. Ondanks personeelsinkrimping kon het bedrijf het faillissement niet ontlopen. De curator houdt een gedeelte van de 65 overgebleven werknemers aan de slag. In de vrieskamer zit immers nog 500 ton onverwerkte vis. The Fish Company leverde hoofdzakelijk aan distributiebedrijven en de horeca.

23-25 april in Brussel: European Seafood Exposition

De driedaagse vakbeurs voor visproducten, European Seafood Exposition (ESA), komt er weer aan. Het internationale salon op de Heizel is de voor-

bij jaren uitgegroeit tot de grootste Europese visbeurs. Ook dit jaar worden vier hallen ingenomen, waarvan een voorbehouden voor Seafood Processing Europe waar de producenten van verwerkingsmachines aan de bak komen.

Meer dan twintig vissoorten bedreigd

Uit een studie voorgesteld op het jaarlijks congres van de Vereniging voor de Bevordering van de Wetenschap in Boston blijkt dat de visbestanden in het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan er erger aan toe zijn dan al gevreesd werd. Door overbevissing zijn de bestanden gereduceerd tot een zesde van de grootte honderd jaar geleden. Wanneer de overbevissing doorgaat dat blijven op termijn enkel de kwallen en planton over, zo zegt de studie. Milieuorganisaties vragen de consumenten om de twintig meest bedreigde vissoorten te boycotten. Daartoe behoren kabeljauw, schelvis, rog, tonijn, Atlantische zalm, en zeeduivel.

Failliet

MARJON NV, Ringlaan Noord 65, De Haan, rederij ter visserij opgericht op 25 januari 1990, in 1994-98 eigenaar van de N.402 De Norma. Failliet verklaard op bekenenis in 13 februari 2002.

Meldingsplicht

Een KB i.v.m. de bescherming van mariene soorten werd gepubliceerd in het Staatsblad van 14/2/02. Daaruit blijkt dat schippers die beschermde soorten in hun netten krijgen, verplicht worden daar melding van te maken bij de overheid.

Diamanten bruiloft

Op 28 februari vierden kustvisserijreder Frans Serie (80) en zijn echtgenote Rachel Barbaix (79) hun diamanten bruiloft. Visser Frans Serie kocht in 1950 de O 628 'Eddy'. Uiteindelijk werd dit vaartuig vervangen door de O 142 Hermes die vanaf 1987 uitgereed werd door zijn zoon Eddy. Frans Serie was medestichter van de Rederscentrale waarvan hij 25 jaar beheerraadslid bleef. Daarnaast vulde hij mandaten in de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood en in de beroepsvereniging Hand in Hand, van beide verenigingen was hij ook enige tijd voorzitter.

Rachel Barbaix van haar kant verkocht 25 jaar lang garnalen aan de Oostendse Vistrap.

Uitkomsten van de Belgische zeevisserij

Hoge brandstof

IN DE BESPREKING VAN de "Uitkomsten van de Belgische zeevisserij 1999" (1) waagde HVB zich aan een voorspelling voor het jaar 2000 in volgende bewoordingen: "Het is nu reeds duidelijk dat de dure gasolie op de resultaten zal wegen." Een glazen bol was hiervoor natuurlijk niet nodig. De resultaten van de analyse van boekhoudkundige uittreksels over het jaar 2000 zijn ondertussen gepubliceerd (2). En wat lezen we? "2000 was een minder goed jaar te noemen. Alle vaartuiggroepen, met uitzondering van de bokken (3001-899 pk), behaalden een negatief resultaat. Het is eveneens duidelijk dat deze resultaten in hoofdzaak te wijten zijn aan de zeer hoge gasolieprijzen."

HET JAARLIJKS ONDERZOEK van vrijwillig ter beschikking gestelde boekhoudkundige uittreksels brengt de rentabiliteit van het zeevisserijbedrijf in kaart. De verwerking van gegevens van meer dan de helft van de rederijen (3) leidt tot redelijk betrouwbare besluiten. Afhankelijk van het scheepstype varieert het aantal gemaakte zeedagen, de kosten en de winstgevendheid. Eerste vaststelling: er werden meer zeedagen gemaakt dan de vorige jaren.

Gemiddeld aantal zeedagen per categorie:

	2000	1999	1998
Kustvisserij	172	158	151
Eurokotters	208	203	192
Boomkor 0-300 pk	240	205	214
Boomkor 301-899 pk	273	262	261
Boomkor + 899 pk	260	252	259
Plankvisserij	255	217	243

Hoger-lager

De (gemiddelde) besomming per vaartuig evolueerde in uiteenlopende richtingen. Lager bij de eurokotters en de boomkorvaartuigen 0-300 pk, hoger voor de andere categorieën.

Gemiddelde (bruto)besomming per categorie (in miljoen fr.):

	2000	1999	1998
Kustvisserij	7,41	5,69	5,18
Eurokotters	18,22	21,38	19,49
Boomkor 0-300 pk	10,89	12,96	12,84
Boomkor 301-899	45,30	39,48	40,57

js jaagt kosten op tot 86 procent van de besomming

Boomkor + 899 pk	50,57	46,80	50,12
Plankenvissers	20,05	14,91	17,75

Het grootste gedeelte van de besomming gaat op in allerlei kosten (lonen, brandstof, veilingskosten, verzekering, onderhoud e.a.). De totale kosten lagen, behalve voor de kustvissers (in '99 zeer hoog) voor alle categoriën hoger dan het jaar voordien. Voor de boomkor 0-300 pk zelfs uitzonderlijk hoog.

Procentuele kosten t.o.v. de besomming:

	2000	1999	1998
Kustvissers	89,97	92,16	78,37
Eurokotters	82,14	72,63	68,95
Boomkor 0-300 pk	98,68	74,98	79,91
Boomkor 301-899	68,13	61,06	65,77
Boomkor + 899 pk	87,47	76,95	73,24
Plankenvissers	89,04	78,83	72,00

Brandstofkosten

In 1999 bedroeg de officiële gemiddelde gasolieprijs 7,33 frank (0,18 eur) per liter, in 2000 was dat 12,1 frank (0,30 eur), een stijging met 67 procent. Een belangrijk gedeelte van de besomming gaat op aan brandstof. Tegenover 1998 is het aandeel van de brandstofkosten meer dan verdubbeld.

Procent brandstofkosten t.o.v. de besomming:

	2000	1999	1998
Kustvissers	20,2	10,8	7,9
Eurokotters	19,8	10,1	8,7
Boomkor 0-300	24,2	11,4	10,9
Boomkor 301-899	18,5	11,6	9,9
Boomkor + 899	28,4	16,7	13,1
Plankenvissers	20,3	12,9	8,9

Een vierde tot een derde van de besomming gaat naar de lonen van de bemanning. Omdat het hier een procentuele verloning betreft, evolueert die kost evenredig met de besomming.

Procent personeelskosten t.o.v. de besomming:

	2000	1999	1998
Kustvissers	34,3	38,7	29,2
Eurokotters	32,8	34,2	30,8
Boomkor 0-300	36,5	35,5	32,5
Boomkor 301-899	28,4	28,9	31,0
Boomkor + 899	29,9	30,4	30,4
Plankenvissers	29,0	34,0	36,2

Winstgevendheid

In de analyse wordt het kengetal van winstgevendheid, uitgedrukt in procent, gebruikt als parameter voor de weergave van de rentabiliteit. Voor een gezond bedrijf moet de ratio *boven de vijf procent* liggen.

De resultaten van het jaar 2000 waren niet bijster goed, behalve voor de categorie boomkor 301-899 pk. Op basis van de beschikbare gegevens leverde de exploitatie van de andere vaartuigen een netto-verlies voor belastingen op. Dit slecht resultaat is terug te vinden in het kengetal van winstgevendheid dat voor bijna alle categoriën negatief uitviel.

Kengetallen winstgevendheid (%):

	2000	1999	1998
Kustvissers	-4,8	15,2	6,3

Eurokotters	-5,7	2,5	8,3
Boomkor 0-300	-1,1	14,7	9,0
Boomkor 301-899	+6,6	20,2	29,0
Boomkor + 899	-4,2	3,3	9,9
Plankenvissers	-15,3	17,8	13,0

De tabellen tonen aan dat de kosten in alle categoriën, behalve voor de boomkor 301-899 pk (68 %), 82 tot 98 procent van de besomming opslochten. De gemiddelde kosten voor alle categoriën bijeen liepen op tot 85,9 procent tegenover 76,1 procent voor '99 (gw)

(1) HVB II/ 2001, p. 30

(2) UITKOMSTEN VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ 2000, Ministerie van Middenstand en Landbouw, Bestuur voor het Landbouwbeleid - Dienst Zeevisserij, Oostende.

(3) Voor 2000 werden 83 uittreksels overgemaakt, waarvan 70 representatief bleken. Zij vertegenwoordigen 53 procent van de 133 vaartuigen die in 2000 in bedrijf waren.

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: hetsvisserijblad@hotmail.com.

Publicatie houdt niet in dat de redactie het met de inhoud eens is.

Verder behoudt HVB het recht ingezonden brieven in te korten en te redigeren. Brieven die naamloos opgestuurd worden, gaan onverbidde-lijk de prullenmand in.

Oostendse haven: niet goed

Ondanks vele inspanningen en heel veel geld blijft de Oostendse haven broos. De onderbouwing van nieuwe lijnen is te smal en die zullen bij een beetje tegenwind alweer opgedoekt worden. De afhankelijkheid van klanten aan deze haven is er ook nog steeds niet! Al vele malen heb ik geschreven dat hiervoor een groot *Transport- en Logistiek Centrum* nabij Jabbeke-Oudenburg moet komen. Zorg ervoor dat de schepen die hier komen lossen ook weer een lading met zich mee kunnen nemen. Grote internationale transportfirma's met bindingen met grote bedrijven kunnen hiervoor zorg dragen. De ontwikkeling van de achterhaven en de bouw van een zee-sluis zijn hiervoor van het grootste belang.

De filosofie in Oostende met betrekking tot de haven is: klein blijven en divers. Een kleine haven zal echter altijd zwakke spelers hebben en dit leidt tot opstarten, sluiten, weer opstarten, weer sluiten enzovoort. De haven heeft dus grote internationale netwerken en kapitaal-krachtige ondernemingen nodig.

In dit commentaar wil ik het houden bij de voorhaven waarbij het hele gebied tussen Vuurtorenweg, Ankerstraat en Baelskaai voor de uitbreiding moet voorbehouden blijven.

Het eerste wat er moet gebeuren is het aanleggen van een nieuw visserijdok. Vergroot hiervoor het Vuurtorendok en bouw aan de zuidkant eran een hypermoderne visveiling met alle comfort (douches enz.) voor de vissers. Dan is er de mogelijkheid om de oude verval-len vismijn in zijn geheel af te breken, het Visserijdok gedeeltelijk te dempen en een doorsteek te graven naar de havengeul, zodat dit een tijdok wordt Een dam ter hoogte van het bestuursgebouw van de Vismijn zal sluiten en Vuurtorendok afsluiten van het nieuwe tijdok. Later kan men dan zelfs uitbreiden met nog een nieuw ro-rodok en container-kaaien.

Alleen dan, en met deze plannen, kan dat gebeuren en alleen dan zullen kapitaal-krachtige ondernemingen Oostende interessant gaan vinden.

H. de Bruin, R'dam

N.v.d.R.: hierbij zat een grote uitgewerkte kaart van de plannen, maar plaatsgebrek belet ons deze af te drukken.

Heist herdenkt zijn vissers



De periode rond carnaval zal voor de Heistse vissersgemeenschap altijd een hoogdag blijven. Niet alleen bepaalt de traditie dat de bemanningen tijdens die periode thuis zijn, het is ook tijdens die dagen dat de varende vissers en degenen die hen voorgedaan zijn in de bloemetjes gezet worden.

De bloemenhulde aan het vissersmonument was dan ook dit jaar weer massaal. De waarnemend burgemeester van Knokke-Heist (foto onderaan) hield een fel opgemerkte toespraak waarin hij o.m. zei: *'Als lokale mandataris krijg ik regelmatig te maken met jonge vissers die komen aankloppen met hun problemen. (...) tekort aan bemanning, gebrek aan jonge mensen of jongeren die het na één reis voor bekeken houden. (...) Waarschijnlijk zullen nu een aantal reders denken: "Wij hebben dat ook allemaal moeten doen, die jonge gasten zijn gewoon 'trunten'." Toch zou ik vragen om meer begrip op te brengen voor deze sociale problematiek, want ook de visserij maakt een evolutie mee en reders moeten als moderne managers gewoon leren hier meer aandacht aan te schenken'*. aldus Maxim Willems die duidelijk geen blad voor de mond nam.

Juul De Vocht
Foto's Guido Walters

Power to control your service
ABB Marine & Turbochargers

ABB
ASEA BROWN BOVERI

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