



Een karakteristieke opname van de voltallige bemanning van een Oostends vissersvaartuig aan het begin van de XXste eeuw. Voor de gelegenheid hebben ze allen hun beste plunje aangetrokken. Let op de eigenaardige snit van de broekzakken die gedurende vele jaren typerend was voor vissers en zeelieden. Let ook op hun fijnleren laarsjes zonder veters. Zittend van links naar rechts: Frans Defer, schipper Pierre Defer en Henri Beuren. Staande: vermoedelijk Brackx, onbekend, Henri Declerck en nog een onbekende... tenzij een lezer ons verder kan helpen.

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 Klausing, 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

In eigen voet schieten

Toegegeven: de Commissarissen van de Europese Unie (EU) hebben het niet gemakkelijk. Hun opdracht mag dan klaar en duidelijk zijn, de invulling van die opdracht daarentegen lijkt wel op een doolhof van een soort waarin een kat haar jongen niet terugvindt.

Wat is de opdracht? Een Europese economische macht (en in het verlengde daarvan een politieke en een militaire) ontwikkelen die in staat is te concurreren met de USA. Wat is de weg die daarin moet gevolgd worden? Ook die is klaar en duidelijk.

Om op gelijke voet met de Amerikanen te kunnen spelen moet de schaal van de Europese bedrijven vergroot worden. Dat is wat we zien gebeuren hebben in de scheepsbouw, de brouwerijen, verzekeringsmaatschappijen, de luchtvaart enzovoort. Over het algemeen kunnen we zeggen dat het Europese project vlot verloopt waar de zaken tussen echt grote kapitalisten kunnen geregeld worden, bijvoorbeeld in de banksector die er vandaag dan ook al veel Europeeser uitziet dan enkele jaren geleden.

Waar het kapitaal echter verspreid is over vele duizenden eigenaars, liggen de zaken veel moeilijker. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de boeren en ook bij de vissers. Elk van deze groepen kleine eigenaars zit ingebed in plaatselijke, nationaal gegroeide gemeenschappen die hun bedrijvigheid niet zomaar prijsgeven omwille van een economisch project waarmee ze eigenlijk niets mee te maken hebben. (Zijn er bijvoorbeeld Vlaamse reders die zich ooit het hoofd gebroken hebben over een vermeende zwakke concurrentiepositie t.a.v. de Amerikanen?

Neen toch.) Daarenboven hebben al die takken eigen politici, eigen kaders, eigen ambtenaren die met die kleine eigenaars vergroeid zijn; een eigen achterban die voortdurend stokken in de wielen steekt van de Europese Commissarissen. Deze laatste zouden maar al te graag van die vele duizenden eigenaars af geraken om de economische macht van ook deze sectoren in handen van slechts enkelen te verzamelen. Zodat ook die Europese sectoren eindelijk op gelijke voet met de Amerikanen het plein der hemelse winsten kunnen bestormen.

Maar in afwachting ziet EU-Commissaris Fischler dat al zijn visserijplannen afgezwakt, omgebogen, weggemoffeld, gecastreerd en geperverteerd worden vooraleer ze een kans tot uitvoering krijgen. Al voor hij zijn papieren gelezen heeft, zijn daar de lobbyisten van de Nederlanders en de Spanjaarden, de Ieren en de Schotten... om hem uit te leggen dat zijn plan onhaalbaar is. De gevolgen zijn bekend. Net zoals dat het geval is in de landbouw is de Europese visserijpolitiek er een die zich voortdurend in de eigen voet schiet. We zijn nu alweer zoveel meerjarige oriëntatieplannen verder, en nog oneindig veel meer quotaregelingen en nog altijd is de vangstcapaciteit van de Europese vloot te groot. Wat wil zeggen dat er nog veel kleintjes uit de markt gegooid moeten worden vooraleer het EU-doel bereikt wordt.

Maar wat moeten we doen? Moeten we kiezen voor de langetermijnvisie van de EU, waarbij de hele Vlaamse vissersgemeenschap wegveegd wordt? Of moeten we verder blijven leven op het parochiale niveau (en de daaraan verbonden parochiale ideeën) waarop onze sectortop zich sinds jaar en dag beweegt? Moeten we kiezen tussen de cholera en de pest?

We zouden ook iets anders kunnen doen. We zouden ook zelf — ja, ook jij! — kunnen gaan nadenken over de weg die wij met onze economie en ons leven willen inslaan. Er zijn nergens betere visserijspecialisten te vinden dan onze eigen vissers, nergens zijn er grotere specialisten te vinden voor het goede leven op de kaaien, dan bij de mensen die er leven en werken. Het wordt hoogtijd dat we dat even onschatbare als ongebruikte menselijke kapitaal inzetten in een systematische poging om zelf onze eigen geschiedenis te maken. En omdat het nu toch 1 mei geweest is, past het misschien wel om dit stuk te besluiten met een zin van de Nederlandse dichteres Henriette Roland Holst:

'Verdwijnt gij oude vormen en gedachten / Slaafgeboornen ontwaak!'

De man op de kaai



Rederij FOX veroordeeld wegens overtreding CAO

DE ZAAKVOERDER VAN N.V. Rederij FOX, die tot einde 1999 eigenaar was van de Z.284 "Vicky", werd door de correctionele rechtbank te Brugge veroordeeld tot het be-

talen van geldboetes en schadevergoedingen, wegens het negeren van de CAO van 22 november 1994, die de vissers een dagvergoeding voor het aanschaffen van

werkkledij toekent.

16 geldboetes

De reder kreeg 16 geldboetes, evenveel als er benadeelde vissers zijn. Per bemanningslid bedroeg de boete 128,90 euro. De geldboetes mogen vervangen worden door een éénmalige gevangenisstraf van 8 dagen. Enkele ex-bemanningsleden van de ondertussen uitgevlagde Z.284 "Vicky" stelden zich bovendien burgerlijke partij, en kregen van de rechter schadevergoedingen toegewezen tussen 210 en 1160 euro, met intrest. De reder voerde ter verdediging aan dat hij zijn bemanning een riant loon uitbetaalde. Maar de rechter repliceerde dat dit niets terzake doet. De werkgever is verplicht de vergoeding voor beschermkledij uit te betalen door middel van waardebonnen. De rechtbank hoopt met deze boetes de beklagde te doen inzien dat hij de sociale wetten naar de letter dient na te leven. (pg)



De Z 284 bij de tewaterlating. Inmiddels is het schip in Nederlandse handen. De bemanning was over het gedrag van de Belgische reder niet te spreken en schakelde met succes de rechtbank in.



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:
GSM
RENAUD 0477 36 25 62

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

EU-Visserijhervorming onder politieke druk

De Europese Commissie heeft al meer dan eens de bespreking van de grondige hervorming van het visserijbeleid aangekondigd. Het was opnieuw een van de agendapunten op de bijeenkomst van 24 april. De bespreking van de hervormingsvoorstellen werd nog maar eens uitgesteld. Naar verluidt gebeurde dat onder zware politieke druk. De hervormingsvoorstellen zouden niet onmiddellijk de goedkeuring van alle lidstaten wegdragen. Met name Frankrijk, Italië, Portugal en Spanje zien een nieuwe forse vlootreductie niet zitten.

De Spaanse eerste minister Aznar, momenteel ook EU-voorzitter, zou dit ongenoegen telefonisch besproken hebben met commissievoorzitter Prodi. Het afvoeren van het de bespreking van de hervormingsvoorstellen zou daar het gevolg van zijn. De hervormingsvoorstellen komen deze maand opnieuw op tafel.

De Europese Commissie kondigde al eerder aan dat ze de capaciteit van de Europese visserijvloot met veertig procent wil inkrimpen en een strengere controle op de naleving van de vangstbeperkingen wil doorvoeren. Lidstaten met de grootste overcapaciteit zijn beducht voor die maatregelen. De Europese Commissie heeft ondertussen tegen verschillende lidstaten de een inbreukprocedure opgestart.

De hervormingsvoorstellen houden ook begeleidingsmaatregelen in. Vissers die uit de boot vallen zouden kunnen rekenen op een uitstapregeling. (Het is ons niet bekend of dit ook voor de varende vissers-werknemers geldt.) Het zijn opnieuw de lidstaten met de grootste tewerkstelling in de visserijsector die uiteraard de grootste slachtoffers zouden worden.

De hervormingsmaatregelen moeten volgens gemaakte afspraken eind dit jaar klaar zijn. Het meerjarig oriëntatie dat afliep eind 2001 werd in die optiek verlengd tot het einde van dit jaar.

Werkgelegenheid in de visserijsector

Spanje, Frankrijk en Italië, de lidstaten die de hervormingen willen afhouden, zijn niet toevallig ook de landen met de grootste werkgelegenheid in de visserijsector. De cijfers in de tabel maken dit duidelijk. Zij vrezen dan ook voor de sociale gevolgen van ingrepen die de tewerkstelling zullen aantasten.

(gw)

	Zeevisserij	Verwerking	Aquacultuur	Totaal
BEL	745	1.260	137	2.142
DEN	5.866	8.588	1.093	15.547
DUI	4.422	11.280	2.865	18.567
GRI	41.334	2.409	3.164	46.907
SPA	68.275	16.850	14.845	99.970
FRA	25.084	12.132	15.853	53.069
IER	6.274	4.920	2.198	13.392
ITA	43.547	6.448	8.665	58.660
LUX	0	0	5	5
NED	2.379	3.300	404	6.083
OOS	0	100	800	900
POR	29.416	6.475	544	36.435
FIN	3.003	560	909	4.472
ZWE	2.634	1.993	794	5.421
VK	18.706	19.920	4.110	42.736
Totaal	251.685	96.235	56.386	404.306

BRON: Sociaal-economische studie (2000), Europese Commissie, op basis van cijfers 1996-98.

Tewerkstelling in de visserij

Visveiling Colijnsplaat

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

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

Rotterdam
Colijnsplaat
Zeebrugge
Antwerpen

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

Visproducten uit alle windstreken

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

DE VAKBEURS European Seafood Exposition (ESE) in Brussel heeft de voorbije tien jaar een geslaagd parkoers afgelegd. Bescheiden begonnen is het gebeuren uitgegroeid tot een internationaal topevenement. Een goede parameter om het succes te meten is dat er in de periode 23-25 augustus in het Brusselse geen vrije hotelkamer meer te vinden was. Preciese cijfers over het aantal bezoekers zijn nog niet bekend maar worden geraamd op 20.000.

De Amerikaanse vakbeursorganisator Diversified Business Communications uit Portland kreeg

opnieuw vier hallen van het Tentoonstellingspark gevuld. Een vijfde hal geraakte volzet met de deelnemers aan Seafood Processing Europe (SPE) waarin de exposanten van technologische, uitrustingsgoederen en verwerkingsapparatuur werden ondergebracht. Diversified BC organiseert ook de Boston Seafood Show, West Coast Seafood Show, Singapore Seafood Exhibition en Seafood Processing Asia.

De ESE-bezoekers, nagenoeg uitsluitend vakmensen, die het allemaal van dichtbij willen bekijken moet er wel een flinke wandeling voor over hebben. De stands waren uitgezet op een vloeroppervlakte van 50.000 m². Het aanbod was afkomstig van meer dan 1.100 exposanten uit 65 landen. In de SPE-hal stonden nog een

Nederland verwacht moeilijk mosselseizoen

Betaalbare mosselen pas in september?

Bij de aanvang van de European Seafood Exposition nodigde het Nederlands Visbureau en het Mosselkantoor de pers uit. De aandacht ging vooral uit naar de verklaringen van het Mosselkantoor uit Yerseke. Directeur Arnold Leerling verduidelijkt de situatie waarin de Nederlandse mosselsector verkeert. De sector bestaat uit 75 kwekers en een twintigtal handelsbedrijven. De onheilspellende berichten in de Belgische pers over het komende mosselseizoen bleven in Yerseke en Bruinisse niet onopgemerkt. België is immers de belangrijkste afzetmarkt voor "het zwarte goud".

"De voorraad is te klein om het seizoen goed te starten. Een goede start betekent dat alle mosselbedrijven in staat moeten zijn om een voorraad op te bouwen om aan de vraag te voldoen." Arnold Leerling kondigde meteen aan dat het mosselseizoen wel degelijk half juli van start gaat. *"Pas tijdens de eerste week van juli als de eerste mosselen over de veiling gaan zullen we concrete aanwijzingen over de prijs krijgen. Wij durven daar geen voorspellingen over geven. Kijkend naar de afgelopen jaren, zien we dat het bekende marktmechanisme werkt: lagere aanvoer leidt tot hogere*

prijzen."

De inschatting van de mosselkweker is dat in de eerste zes weken niet meer dan 12 miljoen kilogram mosselen kunnen geoogst worden. In de betere jaren was dat 20 tot 30 miljoen kilogram. *"Het antwoord waarom de toestand zo is, is eenvoudig: de natuur heeft ons voorgaande jaren niet meer geleverd. De twee magere seizoenen hebben ertoe geleid dat de voorraad vrijwel op is,"* moet de Mosselkantoor directeur met spijt bekennen.

Het goede nieuws is dat de toestand er begin september wellicht beter uitziet. *"Wij kunnen rekenen op een ruime voorraad jonge mosselen uit de Waddenzee. Vermoedelijk zijn die begin september consumptierijp en kunnen we het seizoen volwaardig starten,"* hoopt Leerling die erop wijst dat dit het resultaat is van het mosselzaad dat vorig jaar op de beste percelen in de Waddenzee werd uitgezet.

De mosselhanderlaren hebben ook besloten om het seizoen dit jaar niet gezamenlijk te starten omdat ze niet aan de vraag kunnen voldoen. Ieder bedrijf zal voor zichzelf uit maken wanneer de schelpdieren vertrekken. (gw)

250 exposanten.

Verwachtingen

Een vakbeurs is een ontmoetingsplaats waar aanbieder en koper elkaar vinden. "Toeristen" ziet men er liever niet. De hoge toegangsprijs is de drempel om ze weg te houden. Onderzoek leert dat de beursbezoeker vooral een algemeen overzicht van de markt en de techniek wil zien. In een recente studie staat dat het aangaan van transacties het minst vaak tot de doelstellingen van de beursbezoeker behoort, terwijl de exposant precies het omgekeerde beoogt.

Deelnemen aan een vakbeurs van die omvang is geen koopje. Voor



Schelpdieren waren onder er in alle vormen. De aanvoerders uit Yerseke waren bijzonder goed vertegenwoordigd. Niet zonder reden, want de concurrentie rukt duidelijk op. Italiaanse schelpen van de Adriatische kust werden gepresenteerd, maar ook Spanje voerde promotie voor de honderden artisanale mosselkwekers uit Gallicië die het jaar door kunnen leveren.

de ingenomen ruimte worden tarieven van 268 euro (10.800 fr) per vierkante aangerekend, zonder allerlei bijkomende aansluitingen en voorzieningen. Een beetje standplaats kost rap enkele miljoenen franken voor een driedaagse evenement. Bovenop komt nog de aanmaak van glanzende folders, gadgets, aankoop toegangskarten en de beschikbaarheid van het verkoops- en PR-team. De directeur van een van de grootste Belgische visbedrijven vertrouwde ons toen dat de driedaagse in Brussel aan het bedrijf vier miljoen frank kost.

De return is onvoorspelbaar. De organisatoren creëren vaak te hoge verwachtingen. Ze kondigen graag nieuwigheden aan. Dat werkt aanstekelijk op insiders uit de branche. Ook met oncontroleerbare cijfers wordt al eens gegoocheld. De ESE-organisator stelde in de wervingsmap dat acht op de tien bezoekers betrokken zijn bij de aankoopbeslissingen en de marketeers berekenden precies het gemiddeld bedrag dat de ESE-bezoeker en diens bedrijf aan visproducten besteedt. De organisator publiceert zelfs ramingen van het zakencijfer dat tijdens en onmiddellijk na de beurs wordt geboekt.

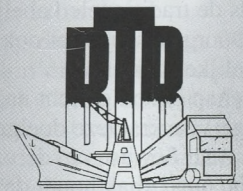
Wereldforum

Volgens de dikke catalogus namen 35 Belgische bedrijven deel aan de vakbeurs. Nederland was vertegenwoordigd met een zestigtal ondernemingen. Spanje stond opvallend sterk met bijna 130 standhouders. De deelnemers kwamen verder uit alle hoeken van de wereld. De aanwezigheid van producenten uit Argentinië, Australië, Bangladesh, China, India, Japan, Korea, Pakistan, Rusland, USA en Vietnam bevestigen het mondiale karakter van de ESE. Het aanbod bestaat uit de

meest uiteenlopend visproducten en toebehoren. Het aanbod van convenience-bereidingen is echt niet meer bij te houden. We stelden ook vast dat het zalmaanbod, ondanks de overcapaciteit, niet afgenomen is tegenover de vorige editie. Minder goed vergaat het de internet- of dot.com bedrijven die in vis handelen. We hebben er misschien enkele over het hoofd gezien, maar naast het Zeebrugge Pefa.com merkten we enkel het Schotse Eurofishsales.com op. De hype is duidelijk over. (gw)

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

'Wat wordt het vandaag? Vis of vis?'

Het Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM) lanceert een nieuwe campagne die minder bekende vissoorten onder de aandacht van de consument brengt. De promotie neemt het op voor pladijs, pollak, zee-wolf, koolvis, Groenlandse heilbot, poon, leng, hondshaai, wijting en tong-schar. De vishandelaar vervult een belangrijke rol in de campagne die de nodige ondersteuning krijgt via massamedia. Er wordt verwacht dat de campagne de klant begeleidt bij de ontdekking van alternatieve visbereidingen.

De campagne moet de consument dichterbij de vishandelaar brengen. De vishandelaar moet dan weer advies verstrekken over minder bekende maar daarom niet minder smakelijke vissoorten. De soorten die gepromoot worden laten even heerlijke bereidingen toe als de traditionele kabeljauw en tong. Doorgaans zijn het ook budgetvriendelijke soorten.

De boodschap is ook gericht naar de regelmatige viseter. Deze doelgroep is zich weliswaar bewust van de voordelen van vis, maar vaak houdt deze categorie consumenten zich aan een vast

koopgedrag. Dat eetpatroon doorbreken door de gebruiker aan te zetten om zich ook eens op een andere vissoort te werpen is uiteindelijk de bedoeling.

Promotiemateriaal

De vishandelaar krijgt van de VLAM het nodige promotiemateriaal toegeschoven. Het promotiemateriaal is geïnspireerd op bestaande kinderboekjes waarbij de bladzijden in een linker- en rechterhelft verdeeld zijn die onafhankelijk van elkaar kunnen omgeslagen worden. Links staat dan de kop van een bekende vis, rechts de staart van een minder gekende soort. Met deze halve bladzijden kunnen allerlei combinaties gemaakt worden. Uiteraard is er ook een gratis receptenboekje beschikbaar. Vishandelaars krijgen de nodige raamstickers met tien kop-staartcombinaties en een toonbankpresentatie. Die combinatie is eveneens in beeld gebracht in de televisiespotjes die op de VRT wordt uitgezonden met de boodschap: 'En? Wat wordt het vandaag?', gevolgd door de slogan 'Uw vishandelaar vist het graag voor u uit.' Op Radio 2 en Donna is een originele spot te horen rond de combinatie 'kabeldijs'. (gw)

OOSTENDE

Pakhuizen ingenomen door VLIZ

Het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) huist sinds zaterdag 27 april officieel in de pakhuizen 45 tot 52 in de Oostendse vismijn. De acht pakhuizen van de verpauperde Blok C ondergingen de voorbije maanden een grondige renovatie. De kostprijs van de werken (500.000 euro) werd gedragen door de stad Oostende. In de lokalen bevindt zich ook het 'Doelstelling 2-project Coördinatiepunt' voor een geïntegreerd beheer van het kustgebied in België, geleid door biologe Kathy Belpaeme. Het VLIZ opgericht in 1999 is een coördinatie- en onderzoekscentrum voor het Vlaams wetenschappelijk onderzoek met betrekking op de zee en het kustgebied. Het instituut doet niet zelf aan onderzoek, maar werkt mee aan ondersteunende activiteiten, het kan adviezen verstrekken, vulgariseert wetenschappelijke werken en sensibiliseert de bevolking.

Het staat onder leiding van directeur dr. Jan Mees die omringd wordt door vijftien medewerkers.

Tegelijk met de officiële opening van de lokalen werd de tot onderzoeksschip bevorderde loodstender Zeeleeuw aan het VLIZ overgedragen. Het schip biedt marinewetenschappers de mogelijkheid staalnames uit te voeren, zeevogels te bestuderen, e.d. (gw)

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.

Scholaanvoer in Belgische visveilingen: het laagste sinds 20 jaar

De aanvoer in de drie kustvismijnen lag voor het eerste kwartaal drie procent lager dan vorig jaar. Opvallend was de aanvoerstijging van tong (+20 %) en kabeljauw (+ 10 %), terwijl de scholaanlandingen sterk daalden (- 20 %) tot het laagste niveau van de voorbije twintig jaar.

DE PRIJSDALING VOOR verschillende soorten drukte op de besommingscijfers die 7,6 procent lager uitvielen dan een jaar geleden. De gemiddelde tongprijs daalde dan ook met 24 procent, terwijl het aandeel van de tongaanvoeren opzichte van de totale aan-

voer voor het eerste kwartaal naar 27 procent oplom.

Het aandeel van de scholaanlandingen evolueerde in de omgekeerde richting. Toevallig komen we voor tong en schol uit op zowat dezelfde percentages als in 1997.

55 procent tongopbrengst

Het aandeel van de tongopbrengsten in de totale besomming blijft op een hoog peil staan (55 %). Dit cijfer illustreert de afhankelijk van onze visserij van de tongvangsten.

Gedurende het eerste kwartaal nam de gemiddelde prijs (GP) voor de totale aanvoer af met 18 procent. Het is hoofdzakelijk de prijsvorming voor tong die verantwoordelijk is voor deze verzwakking.

Mosselproductie bracht 1,7 miljoen euro minder op

Het mosselseizoen 2001-2002 dat sinds 31 maart tot het verleden behoort bracht 1,7 miljoen euro (68,6 miljoen frank) minder op dan het jaar voordien. De totale opbrengst bedroeg 71 miljoen euro (2,86 miljard frank).

Tijdens het afgesloten seizoen passeerden 421.473 nettoton mosselen over de veilklok. 108.509 ton (26 %) waren afkomstig van de Waddenzee, 312.964 ton (74 %) uit de Zeeuwse percelen. In de betere jaren schommelde de aanvoer rond de een miljoen ton. Daarbovenop werden nog 204.000 ton importmosselen naar Yerseke overgebracht.

Fofaitaire bedrijfsvoorheffing voor rederijen

De tripartiete technische werkgroep visserij die op verzoek van de ministerraad uitzoekt hoe de concurrentiepositie van de Belgische reders ter zeevisserij verbeterd kan worden, heeft een advies uitgebracht waarin gestipuleerd wordt dat de rederijen voortaan geen bedrijfsvoorheffing meer moeten betalen op het uitgekeerde loon en dit vervangen wordt door een forfaitaire bijdrage. Deze zou uiteraard lager liggen dan wat de reders thans betalen. Het vrijgekomen geld zou gebruikt worden om ermee de extra kosten van het nieuwe sociaal statuut van de zeevissers te betalen.

Op 25 maart verleende de ministerraad haar goedkeuring aan de maatregel.

Onderzoeksraad**Uitspraken**

In de zitting van 17 april heeft de onderzoeksraad voor de zeevaart zich over enkele zaken uitgesproken. Zo werd matroos Johan De Cock voor vijf dagen geschorst wegens fysiek geweld aan boord van de O 231.

Vrijgesproken werd de bemanning van de N 126 Skylight. De Raad is immers van mening dat de mannen geen schuld hadden aan de brand die op 17 april 2000 aan boord van dat schip uitbrak. De Raad oordeelde ook dat garnaalvisser Alain Kiekens geen beroepsfout begaan heeft toen de N 88 Nova Cura op 17 april aan het vissen was en een net vast sloeg, zodat de N 88 het staketsel van Nieuwpoort (weliswaar met te verwaarlozen schade) ramde.

Ook op de zitting van 24 april volgden enige uitspraken. Schipper Jan Ackx moest er zich verantwoorden voor maar liefst drie verschillende overtredingen. Omdat hij op 21 april 2001 op zee een verkeersovertreding begaan had werd hij acht dagen geschorst. Nog eens 8 dagen kreeg hij omdat hij op 7 januari van datzelfde jaar bijna een aanvaring had met een geladen gastanker. Een derde verkeersovertreding leverde hem nog eens 5 schorsingsdagen op.

Jerry Vanden Broele van de Z 576 Mare Nostrum werd ook al omwille van een verkeersovertreding vijf dagen geschorst. Om soortelijke redenen kreeg schipper De Waegenaere (Z 510 Dennis) drie dagen schorsing. (rc)

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Dries Claeys (86) overleden

DRIES CLAEYS WAS net geen 87 jaar toen hij op 29 maart in Oostende overleed. De geboren *Vuurtorenaar* was in de periode 1958-1985 geen onbekende in de visserij. Hij was voorzitter van de Bedrijfsraad (1973-1985), voorzitter van het Technisch Comité van het Fonds voor Arbeidsongevallen en lid van verschillende commissies. Gedurende zijn 22-jarige politieke loopbaan als CVP-gemeenteraadslid en volksvertegenwoordiger trad hij in het parlement meermaals op de voorgrond als verdediger van de visserijbelangen.

Dries Claeys werd geboren op 8 april 1915. Zijn ouders woonden op de Vuurtorenwijk, een buurt bij uitsteking van vissers en zeelieden, met veel kinderrijke gezinnen en armoede.

Tijdens zijn jeugd, in de crisisjaren dertig, was hij een overtuigd KAJ-er en propagandist van de Cardijn-beweging. Hij volgde enkele jaren mechanica-opleiding aan de vakschool en stond al vroeg op de werkvloer bij Béliard-Crighton. Hij onderzocht aan de lijve wat werkloosheid betekent en besefte

het belang van "werk in eigen streek", een stelling die hij gedurende heel zijn loopbaan zou verdedigen. Tijdens de oorlog was hij tewerkgesteld bij de Landbouw- en Voedselcorporatie. In 1941 huwde hij Clotilde Van Canneyt, zuster van de latere NCMV-voorman Jules Van Canneyt. Het echtpaar kreeg vijf kinderen.

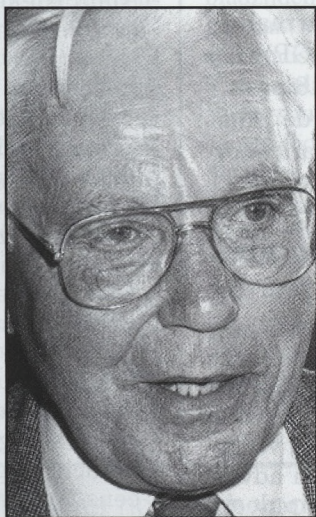
De gedrevenheid van de jonge Claeys bleef niet onopgemerkt binnen de Christelijke arbeidsbeweging. Na de

tweede wereldoorlog werd hij door het ACV benoemd tot de eerste Oostendse vakbondsecretaris. Op aansturen van kardinaal Jos Cardijn was hij in 1945 een van de mede-stichters van de Oostendse CVP. Vervolgens werd hij provinciaal secretaris van het ACV Metaal en volgde hij in 1958 Karel Goetghebeur op als volksvertegenwoordiger

Zijn tweede parlementaire tussenkomst in 1958 had al betrekking op de visserijsector. Het jaar daarop was hij van dichtbij betrokken bij het opzetten van een opvangregeling. Toenmalig landbouwminister *De Vleeschouwer* wilde slechts met de reders onderhandelen als ze binnen één organisatie verenigd waren, kreeg Dries Claeys als boodschap mee. Het duurde niet lang vooraleer alle bestaande redersverenigingen werden opgedoekt. De Rederscentrale zou voortaan de enige patronale gesprekspartner zijn. Het resultaat was dat de opvangregeling, die tot op vandaag nog bestaat, zeer snel tot stand kwam. Bekend zijn ook zijn tussenkomsten in de Kamercommissie Verkeerswezen voor het bekomen van de slooppremieregeling zonder

nieuwbouwverplichting (1965), voor de verbetering van de Oostendse havengeul en de aanleg van het tweede visserijdok.

Als politicus was Dries Claeys steeds de vertegenwoordiger van de gewone man en de zwakkeren in onze samenleving. In 1980 stapte hij uit de politieke arena, maar zelfs na zijn pensionering bleef zijn dienstbetoon niet achterwege. (gw)



ONDERWIJS

Heistse visserijschool in de toekomst naar Zeebrugge

De provincie wil van het gebouw van de Heistse visserijschool af. Bedoeling dat het PMI-Heist mettertijd naar Zeebrugge verhuist waar het zou ondergebracht worden in een complex waarin zich ook de simulator zal bevinden. De nodige apparatuurvernieuwingen (simulatoren, radars...) in het Zeebrugse Centrum voor Maritieme Opleidingen (dat beheerd wordt door een vzw waarin Vlaamse regering, VDAB, Provincie en Zeevissersfonds samenwerken) zou voor die tijd echter al vernieuwd worden. Daar wordt een budget voor uitgetrokken dat tussen de 1.500.000 en de 2.000.000 euro ligt. In dat centrum kan de VDAB opleidingen organiseren voor de visserij en voor de kustvaart. De nieuw aangekochte infrastructuur zou mobiel moeten zijn om de toestellen later te kunnen verplaatsen naar de nieuw geplande vestiging, waarin, zoals gezegd, ook het PMI een onderkomen krijgt. De Oostendse vestiging van het PMI zou evenwel blijven bestaan.

MARINE

Vlootdagen in Zeebrugge

Van 12 tot 14 juli organiseert de Zee-macht opendeurdagen in de marinebasis van Zeebrugge. De vaartuigen Westdiep, Wielingen, Godetia, Primula, Belgica en Stern zullen er bezocht kunnen worden. Verder zullen er Italiaanse, Nederlandse, Britse, Spaanse, Duitse, Amerikaanse en Marokaanse legervaatuigen op bezoek komen. (jd)

BELGEN

Sancties op komst voor niet-naleving economische link

Het KB over de economische band, dat de onder Belgische vlag varende vissersvaartuigen sinds 1 juli 2000 een aantal verplichtingen oplegt, werd in

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

grote mate nageleefd. Toch zijn er enkele reders die zich aan een sanctie mogen verwachten. Die zal bestaan uit een verplichte inlevering van de visvergunning van 5 tot 25 dagen. De schorsing gaat onmiddellijk in bij ontvangst van de betekening.

SCHEEPSJONGENS

Leeftijd scheepsjongens wordt opgetrokken

Het toepassingsveld van het Fonds voor Scheepsjongens wordt uitgebreid. Voor het ogenblik keert dit fonds alleen maar uitkeringen uit aan jongeren die maximum 19 jaar zijn en ten hoogste 499 zeedagen op hun naam hebben staan. In de toekomst zullen ook kandidaat-vissers tot 30 jaar uit dat fonds kunnen betaald worden. Het gaat hier om een poging nieuwe mensen tot het vissersberoep aan te trekken. De betreffende oudere jongeren mogen dan ook niet meer dan 99 zeedagen op hun monsterboekje staan hebben. Bij de nieuwe regeling zou de kandidaat visser tussen de 20 en de 30 (die geen scheepsjongen genoemd wordt) een loon uit het Fonds krijgen en de reder krijgt zijn RSZ terugbetaald. Er wordt op gerekend dat op die manier jaarlijks een vijftal nieuwe mensen de weg naar de sector vinden.

AQUACULTUUR

Tong kweken op de boerderij

Het kweken van commerciële tong in aquacultuur heeft de mens nog niet helemaal onder de knie. Maar het Nederlandse RIVO zal er iets aan doen. Het instituut heeft voldoende investeerders gevonden om het fenomeen drie jaar uit te testen. Deze zijn Zeevisgroot-handel Noordzee uit Breskens, de Visafslag van IJmuiden en het samenwer-

kingsverband UFA (Scheveningen, Stellendam, Colijnsplaat). Daartoe worden in IJmuiden kweekkassen gebouwd. Gehoopt wordt er jaarlijks vijf ton marktwaardige tong gekweekt kan worden.

ZEEBRUGGE

84ste St.George's day

Voor de 84ste keer kwamen Zeebrugelingen en afvaardigingen uit Groot-Brittannië samen om St.George's day te herdenken. Daarbij worden de sneuvelden van de wereldoorlogen herdacht. De burgemeesters van Dover en Brugge hadden eraan gehouden op de gebeurtenis aanwezig te zijn. Vermelden we tenslotte nog dat er in de scholen een wedstrijd rond het thema georganiseerd werd. Laureaten werden Stef Helwaut, Daphné Heuzel en Tessa Declerck. Zij kregen boeken en een gratis trip naar Dover. (jd)

INFORMATIE

Provincie ambieert nieuw Vlaams Visserij Informatiecentrum

De Provinciale Commissie Zeevisserij adviseert de Bestendige Deputatie een nieuw Vlaams Visserij Informatiecentrum op te starten. Alhoewel dit nieuwe centrum, zoals het vorige, met Europese subsidies betaald zou worden, is het de bedoeling dat het centrum dit keer blijvend zou zijn (en niet zou aflopen als de subsidiestroom uit Europa stopt). Over de preciese taken van dit centrum, waarin de Provincie een grote rol zou spelen, moet evenwel nog nagedacht worden. De vorige voorzitter, Manu Desutter, deelt mee opnieuw kandidaat te zijn voor deze functie.

Het eerstvolgende HVB in uw brievenbus op vrijdag 7 juni

TE KOOP

occasieruiten van de mailboot
100 x 95 cm x 14 mm.
Stormbestendig. Geschikt voor tafels of jachten. Prijs: 10 €. Ook patrijspoorten te koop
Tel.: 050 / 314 554

TE KOOP

Sportvissersboot
L.: 8 meter.
Ex-reddingsboot. Motor Yanmar 18 pk. Ideaal voor garnaal- of lijnvisserij.
Ligt te Zeebrugge.
Prijs: 50.000 €.
Tel.: 0496 / 41 49 15.

TE KOOP

Occasie mazout- of watertanks:
2000 / 4000 / 6000 / 8000 / 20.000 liter. Rond of vierkant.
Gunstige prijs.
Inlichtingen op nummer 050 / 31 45 54.



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

DE LIBERALE VAKBOND



WIJ MAKEN ER WERK VAN

TIJDINGEN

Oostendenaar, vraag er naar bij uw dagbladhandelaar

Valeer Janssens bergt voorzittershamer op

Voor Valeer Janssens is het welletjes geweest. 37 jaar lang is hij voorzitter geweest van de Oudleerlingenbond 'Vissersvreugd'. Janssens: *'Zo'n taak is niet altijd simpel; zeker als je nog de hoogdagen gekend hebt en later geconfronteerd wordt met een dalend aantal leden; als je de aftakeling moet meemaken ten gevolge van het dalend aantal vaartuigen, vissers, leerlingen... en als je een vereniging op de been moet houden te midden van de vele ontspanningsmogelijkheden die mensen vandaag aangeboden krijgen. Maar goed, het zijn al bij al toch zeer mooie jaren geweest.'*



VALEER WORDT ALS achtste geboren (Pervijze, 1928) in een gezin van 12 kinderen. Zijn ouders zijn afkomstig uit Zerkegem. Vader werkt in de cokesfabriek te Luik, maar vraagt in 1933 zijn overplaatsing naar deze van Zeebrugge en zo worden de Janssens kustbewoners. Valeer gaat in Zeebrugge en Heist naar de gemeenteschool en zet z'n studies verder in de afdeling metaal van de Vrije Middelbare Beroepsschool te Brugge. Hij gaat aan het werk in de cokes en later in de glasfabriek.

Via zijn huwelijk met Marie-José Dobbelaere komt de link met de visserij en in 1947 monstert hij aan op de Z.481 'Pius' (zie schip rechts op de foto hier-

boven) met schipper Leon Depaepé (Troen) en Gerard Thiel. Hij ziet perspectieven in de sector en volgt avondonderwijs in de Rijksvisserijschool waar de leraars Pintelon en Jean Lemaitre ervoor zorgen dat hij in Oostende het brevet van motorist haalt. Hij wordt visser op de Z.93 'Julien-Virginie', met Louis (Troen) Depaepé als schipper en Leon (Fleister) Savels als matroos. Valeers schoonvader is er de reder van. De jonge man heeft nu goed de smaak te pakken en gaat lessen volgen om het schippersbrevet te halen. De Z.93 krijgt zodoende ook een nieuwe gezagvoerder.



De Z.495 'Rik' waarvan Valeer Janssens de reder was.



Valeer Janssens: jarenlange inzet voor de vissersgemeenschap

Winkel

Hij voelt zich goed thuis in de sector en wordt zelfstandig medewerker van Pintelon uit Oostende die de vaartuigen voorziet van rook- en drankvoorraad. Hij wordt daarnaast ook reder van de Z.495 (zie foto) waarop Charles, zijn oudere broer, schipper wordt. In 1968 breekt de krukas in de motor en na enig familiaal overleg zet men een eventueel nieuwbouwproject weg op het plankje van de dromen. De vrijgekomen energie wordt benut voor het opstarten van een winkel in Zeebrugge die zeemans-, en later ook vrije tijdskleding, zal aanbieden. In 1988 is het ook daar welletjes geweest en in 1992 is er de pensioenleeftijd.

Voorzitter

In 1962 wil Kamiel (Foks) Vantorre, voorzitter van de Oudleerlingenbond & Vriendenkring Rijksvisserijschool, het wat kalmer gaan doen. Hij zoekt een opvolger. Overgangsvoorzitter wordt Pierlot en in 1965 neemt Valeer de voorzittershamer op. Op 1 september 1978 komt, na vele jaren onderhandelen, de fusie tussen de Heistse Visserijscholen tot stand en ook de oudleerlingenbonden worden één. Ze krijgen een lange naam waarvan wij de korte versie geven: 'Oudleerlingenbond en Vriendenkring Vissersvreugde'. Hiervan worden André (Beste Mutse) Vandierendonck en Valeer de voorzitters.

De werking is voorbeeldig, met een uitzonderlijke steun aan projecten als boekenfonds; cursussen; schoolreizen; materialen en toestellen; voordrachten; tentoonstellingen; herdenkingen; vissersmis...

Leuk om weten is ook dat Valeer het ooit als wielrenner ging proberen, maar na twee jaar hield hij de fiets voor bekeken. Zijn sportieve kwaliteiten kwamen dan wel aan bod bij het voetbalspel van de oud-gloriën van F.C. Heist, het was een vriendenkring waarin hij vlot zijn plaats vond. In 1988 werd hij er zelfs de voorzitter van.

Inmiddels heeft Valeer deze voorzittershamer opgeborgen en nu dus ook deze van de oud-leerlingenbond. De hele vissersgemeenschap zal altijd dankbaar blijven voor de inzet die Valeer al die jaren betoond heeft. Bedankt Valeer.

Juul De Vocht

Voilà, we zijn er mee vertrokken

Wie kent wie?



In de vorige editie van HVB publicerden we een bladzijde grote foto met daarop meer dan honderd Vlaamse scholieren die gedurende WOII in het Britse Preston verbleven. Een ervan werd inmiddels herkend. Schipper op rust Jozef Ocket herkende, in het meisje op de achtste palats van de tweede rij, zijn dochter Monique. Schipper Leon Inghelbrecht zat erbij en liet het ons weten. Herinneren we eraan dat de organisatoren van de 2de Oostendse Visserijfeesten graag zoveel mogelijk namen zouden traceren. Wie de foto nog eens wil bekijken kan dat doen in HVB IV/2002 op pagina 24.

Vlaamse Vissersbond in Provinciale Commissie

In de zitting van 7 maart heeft de bestendige deputatie van de provincie West-Vlaanderen beslist de Vlaamse Vissersbond (VVB) te laten deelnemen aan de werkzaamheden van de Provinciale Commissie voor de Zeevisserij. Voorzitter Rudy Barbaix van de VVB zal er zetelen als effectief lid, schipper Van Elslande wordt zijn plaatsvervanger.

Ook 85 zeedagen in tweede trimester

Het aantal zeedagen voor het tweede trimester werd bepaald op 85. Dat is evenveel als tijdens de eerste vier maanden van het jaar. Ook voor het derde trimester worden 85 zeedagen toegekend. Dat brengt het totaal aantal zeedagen voor dit jaar op 255. De zeedagenregeling bedroeg vorig jaar 285 dagen, te verminderen met de 20 dagen in het kader van de stilligregeling.

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.

Activiteitenkalender voor vissers

MEI

- 9-12 "Havenfeesten en de Scutefeesten" in Blankenberge (zie ook elders in dit blad)
- 9 "Botenbeurs" in Lokeren
- 10-11 "Visserijdagen" in Urk (Nederland)
- 17-20 Weekend van de landbouw en de visserij te Nieuwpoort
- 20 "Zeewijding" in Wenduine
- 23-26 "Oostende voor Anker"
- 25-26 "Flamexpo", Havenfeesten Antwerpen
- 28 Veiling eerste vaatje "Hollandse Nieuwe" in Scheveningen (Ned)

JUNI

- 1 "Vlaggetjesdag" in Scheveningen (Ned)
- 2 "Nationale Dag van de Visserij" in Heist
- 2 Opendeurdag PMI, Heist
- 11-13 "Aqua Vision", vakbeurs voor aquacultuur in Stavanger (Noorwegen)
- 22-23 Visserijfeesten in Bornem, Mariekerke
- 29 "Nederlandse dag van de Zeevisserij" in Stellendam (Ned)

JULI

- 12-14 21ste vlootdagen op de marinebasis van Zeebrugge.
- 18-20 "Visserijdagen" Bruinisse
- 25-29 "Fête Maritime de Douarnenez", Bretagne (Fra)

AUGUSTUS

- 10-11 Visserijfeesten Breskens
- 15 "Zeewijding" Heist
- 15 "Zeewijding" B'berge
- 17 "Mosseldag" in Yerseke (Ned)
- 21-25 "Sail 2002" in Zeebrugge
- 23-24 "Havendagen" in Zierikzee (Ned)
- 31 "Visserijdagen" in Den Oever (Ned)

SEPTEMBER

- 1-2 "Visserijdagen" in Den Oever (Ned)
- 2 "Vlaggetjesdag" in Den Oever (Ned)
- 4-7 "Icelandic Fisheries Exhibition 2002" in Kopavogur (IJsland)
- 7 2de "Oostendse Visserijfeesten en Openhavendag"
- 14-15 "Open Scheepvaart Dagen" in Antwerpen
- "Scheldefeesten" in Baasrode
- 24-28 SMM, Hamburg (Dui)

OKTOBER

- 1-3 "Conxemar 2002", vakbeurs diepvries, Vigo (Sp)
- 10-19 "Aquaculture Europe 2002" in Trieste (It)
- 20-24 "SIAL", internationale vakbeurs voor voedingsproducten in Parijs (Fra)
- 24-25 Coldwater Prawn Forum in Londen (GB)

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

JANUARI-MAART 2002

Wijziging eigenaar:

- Z.98 OP HOOP VAN ZEGEN, eig.: De Groote Geert, Zonnebloemstraat 36, 8301 Knokke-Heist. Aangifte: 3 januari 2002

Nieuwe eigenaar: BVBA Rederij Aris, Zonnebloemstraat 36, 8301 Knokke-Heist. Aangifte: 3 januari 2002

Wijziging eigenaar en doorhaling registratie:

-(ex-)Z.296 Mooie Meid, eig.: BV De Rousant, Nittersweg 8, TC Lauwerzijl (Ned). Geschrap: 6 februari 2002

Wijziging eigenaar en bestemming:

-(ex-)Z.526 FLAMINGO II, eig.: La Verceuse, Tijdokstraat 3 P bus 1, 8380 Zeebrugge. Nieuwe bestemming: standby-offshore. Aangifte: 11 februari 2002

Nieuwe registratie:

Z.184 LINQUENDA (ex-Z.84 De Klauwaert, geschrap 22 maart 2001), eig.: NV Rederij Noordpas, Vissersstraat 17, 8380 Zeebrugge. Aangifte: 18 februari 2002. Nieuwe eig.: BVBA Rederij Blauwvoet, Populierenlaan 10, 8420 De Haan. Aangifte: 18

februari 2002. Nieuwe eig.: BVBA Rathé & Kiekens, Vissersstraat 17, 8380 Zeebrugge. Aangifte: 18 februari 2002. Toekenning letterkenteken en nummer Z.184 Linquenda: aangifte 21 maart 2002. Roepnaam: OPHB, L.o.a.: 31,25 m., b.o.a.: 7;57 m.; Bt.: 202, nt.: 60; bouwjaar 1981, Scheepswerf L. De Graeve, Zeebrugge, staal; motor: ABC, bj.: 1996, 736 kW.

Wijziging motor:

- N.57 TERRY, eig.: NV Terry, E. Coppietersstraat 88, 8620 Nieuwpoort
Motor: Cummins, bj. 1999, 221 kW
Zeebrief: 12 maart 2002

Adreswijziging:

(ex-)Z.50 TIJL, eig.: BVBA Rederij Versluys-Couwyzer, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende. Aangifte: 29 maart 2002

Z.70 MARLEEN, eig.: BVBA Rederij Ishtar, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
Aangifte: 29 maart 2002

O.51 STORMVOGEL, eig.: BVBA Rederij Versluys-Decuypere, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
Aangifte: 29 maart 2002

(ex-)Z.582 ASANNAT, eig.: BVBA Rederij Versluys-Vantroye, H.

Baelskaai 2, 8400 Oostende
Aangifte: 29 maart 2002

Z.18 SOETKIN, eig.: BVBA Rederij Versluys-Couwyzer, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
Aangifte: 29 maart 2002

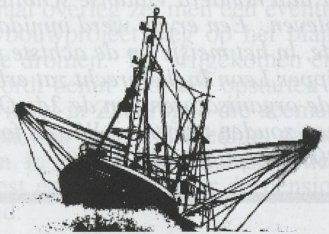
Aflevering zeebrief:

Z.183 Christopher, eig.: BVBA Rederij Hertsens, Graaf d'Ursellaan 18, 8301 Knokke-Heist. Wijziging tonnemaat en motor in 2001. Zeebrief: 8 januari 2002

Rechtzetting:

O.720 GEOFFREY-WILLIAM, eig.: BVBA Caroline, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist
Exploitant: BVBA Saint Antoine, Taboralaan 214 B, 8400 Oostende
Het exploitatiecontract is verlengd tot 31 januari 2003.

De BVBA Saint Antoine is eigenaar van het vaartuig sinds 1 februari 2003 en niet vanaf 1 februari 2001 zoals in de vorige veranderingen gemeld.



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.

UW MENING

VUILE WAS

polemieken

NEEDEN

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

GEHEIMEN

VERHALEN

MENSEN

analyse

VAARTUIGEN

GEHEIMEN

VISTECHNIEKEN

interviews

FEITEN

ACHTERGRONDEN

TEGENSPRAAK

perspectieven

CIJFERS

**HET
VISSERIJBLAD**

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

ARGUMENTEN

DUIDING

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

(Voor Nederland zie tarieven
onder colofon op pagina 3)



Brieven

Brieven voor deze rubriek worden verstuurd naar

HVB,

H. Baelskaai 12
te 8400 Oostende.

Faxen kan op
nummer 059 / 32 55 59.

E-mail gaat naar
hetvisserijblad@hotmail.com.

Publicatie houdt niet
in de de redactie het
met de inhoud eens is.
Verder behoudt HVB
zich het recht voor
brieven
in te korten
en te redigeren.

Naamloos opgestuurde
brieven gaan
onverbidlijk
de prullenmand in.



Wie kent Euphrasie

Ik zoek informatie over de schoener "Euphrasie" en over de mensen die ermee te maken hadden. Het schip werd gebouwd 1846 in Oostende (op een mij onbekende werf), de thuishaven was Antwerpen en de eigenaar was ene J. Pieters (kent iemand die man?). Kapitein van de Euphrasie was Joannes De Potter, geboren ca. 1801 - met als domicilie Antwerpen (kent iemand die man?). Of kent iemand stuurman Cornelius Mulders (geboren ca. 1812 - domicilie Antwerpen) of scheepskok Auguste Giels (geboren ca. 1834 - domicilie Steenberg, Holland) of ook nog matrosen Pieter Victoor (geboren ca. 1821).
Alle beetjes helpen!
Van harte dank
Info mag gestuurd worden naar HVB (coördinaten in kader hiernaast) of naar de heemkring Ter Palen Buggenhout, Postbus 71 - 9255 Buggenhout. De website van deze kring vindt u op <http://www.terpalen.yucom.be>

Guido Van De Velde, voorzitter
guido-vandevelde@pandora.be

- * 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.



Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE

50

JAAR GELEDEN

Situering

Het Verbond der Reders was in 1948 niet gekant tegen de voorafname van haring uit de aanvoer, voor zover deze geschiedde met het oog op met het buitenland afgesloten exportcontracten. In 1949 kreeg een grote rederij van het Oostends schepcollege onverwachts toelating om gedurende drie maanden vis uit de markt te nemen die niet voor export bestemd was. Het experiment lokte protest uit bij de andere aanvoerders en de de visgroothandel. In mei 1952, precies 50 jaar geleden, was de gevreesde voorafname-regeling opnieuw aan de orde. Het initiatief ging uit van reder Lucien Decrop, eigenaar van de Rederij Motorvisserij en belanghebbende in een diepvriesbedrijf, met de steun van senator De Winter en kapitein Arsène Blondé. Het was de bedoeling van de reders om door voorafname overtollige aanvoer van IJslandse vis uit de markt te nemen. Hierdoor wilden ze vermijden dat schepen moesten stilliggen. Gevreesd werd dat hierdoor ook de beste vis uit de markt zou verdwijnen. Voorafname werd dan ook gezien als een aantasting van het marktmechanisme en oneerlijke concurrentie ten opzichte van de andere aanvoerders en vishandelaars.

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.

Is de huidige verkoop

Het zal de lezers van dit blad opgevallen zijn dat, op het ogenblik, dat besprekingen ingezet werden door dhr L.P.H. Decrop, afgevaardigde Beheerder van een grote diepvriesinstelling en voorzitter van de Nationale Federatie der Visgroothandel, een lokaal blad tezelfdertijd een campagne op touw heeft gezet om te trachten aan te tonen, dat de vraag van dhr L.P.H. Decrop, gerechtvaardigd is en in overeenstemming te brengen met de moderne techniek en vooruitgang inzake visserij en vishandel. Dit artikel, waarvan de objectiviteit allesbehalve vast staat, getuigt eens te meer van het feit, dat de schrijver er van, nog bitter jong is, en weinig schijnt af te weten van de werkelijke noden en toestanden van het bedrijf.

De verkoopmethoden zijn honderd jaar ten achter, beweert men. Zo dit waar is, dan zijn ze in alle ons omringende landen nog niet verder dan wij. Integendeel, weinige bezitten de instellingen welke we te Oostende te zien krijgen.

Dat er in de nieuwe vishalle benevens de pakhuizen een koel-opslagplaats mocht gebouwd zijn geweest, weet elkeen en is een waarheid als een koe.

Jaren geleden werd die kwestie ten andere in 't lang en breed besproken en heeft de directie der vissershaven, die geen lessen te ontvangen heeft in zake vooruitgang, zelfs aangedrongen opdat een centrale zou gebouwd worden om die koelte in alle pakhuizen te brengen, zodoende de grootvishandel een grote dienst bewijzend.

De verwezelijking van deze praktische gedachte, is nooit kunnen geschieden, omdat andere mensen er belang bij hadden, dat het niet zou gebeuren.

Gezien die zaak nog geen praktische verwezelijking kent, al is daarvoor mogelijkheid, is het nochtans verkeerd er uit te mogen besluiten, dat daarom de voorafname van vis zou moeten geschieden en dat de reder het recht zou moeten hebben over zijn vis te mogen beschikken, eens hij zich aan de afslag aanbiedt. Niemand kan een reder beletten over zijn eigen vis te beschikken, maar dan in voorwaarden welke verenigbaar zijn met de bestaande reglementering.

Zo een rederij al zijn vis in de handelsdokken wil gaan lossen om ze van daar uit naar zijn diepvriesinstelling te voeren, kan hem dat niemand beletten.

Maar waar blijven dan de rechten van de bemanning, die vaart op procent?

Dit heeft echter geen uitstaan met zijn vis ter mijn aanbieden en er vooraf de beste kwaliteit uit weg te nemen om de rest, welke men niet begeert, aan anderen over te laten aan prijzen, welke zeker duurder zullen zijn dan deze betaald door die reder. In de vishalle zelf kan niemand die reder beletten aan concurrerende prijzen te kopen om in het bezit te komen van die waar.

Zo de reder van oordeel is, dat zijn waar niet genoeg opbrengt, dat hij ze dan inkope ter openbare markt, en dan zullen tenminste de rechten van de bemanning en die van de handel geëerbiedigd blijven.

Bij voorafname kan dit nooit en is de bemanning en de handel aan willekeur onderworpen.

Wetenschap - Nijverheid - Handel

VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG

methode in onze kust-vismijnen gezond?

WAT IS DE WERKELIJKE REDEN VAN DEZE AGITATIE VOOR VOORAFNAME?

Zij die gelegenheid hadden het bilan van deze nieuwe instelling gade te slaan, zullen vastgesteld hebben, dat een diepvriesinstelling, zo groots en op deze wijze opgevat, in België moeilijk kan gedijen.

Het verlies van ongeveer vijf miljoen frank, welke deze kostelijke instelling het laatste jaar ondergaan heeft, vindt zijn oorzaak in feiten, welke de grote organisators van deze instelling hebben doen nadenken en besluiten dat dit zo niet mag en kan verder gaan. Zoals we reeds vroeger schreven, is het een feit dat al wie gewoon is verse vis te eten en bij gelegenheid diep bevroren vis te eten krijgt, er geen tweede maal meer zal van proeven omdat diep bevroren vis niet alleen niet voor alle bereidingen vatbaar is, maar daarenboven reuk- en smaakloos is.

Het enige wat er voor pleit is de gemakkelijheid, waarmede een modern huisvrouwje er mee kan omgaan. Zij moet immers de vis niet kuisen en het huis ruikt niet naar vis. Ze zal er ook haar handen niet aan bevullen.

Als men echter eens verse vis, lekker geprepareerd, geproefd heeft, dan zal men vlug deze kleine grieven vergeten en om de familie of genodigden plezier te doen, verse vis te eten geven.

Naarmate de verse vishandel zich in ons land bijgevolg specialiseert in het verzorgen van verse vis, door sneller vervoer en het gebruik van koelwagens, moet dit ten nadele van diep bevroren vis uitvallen.

We zijn niet in Amerika, waar te verre afstanden dit onmogelijk maken en waar men zich, met het oog op de verwezelijking van dit bedrijf, is gaan inspireren.

Ons land is dicht bevolkt, beschikt over een uitgebreid en meer en

meer gemoderniseerd wegennet. De verse vis, 's avonds verzonden, kan 's anderendaags in de beste voorwaarden in de uiterste hoekjes van ons land vers verbruikt worden.

Daarom is het geboden de verzorging aan boord tot het uiterste door te drijven en dient de tweede kwaliteitsvis, in de kust- en andere vismijnen van het land, als niet geschikt voor het verbruik, verboden.

En daar is dhr L.P.H. Decrop om voor ons niet begrijpelijke redenen, tegen.

Het is dus ook begrijpelijk dat de ontzaglijke kosten, welke dergelijke diepvriesinstellingen met zich brengt, eist dat men verse vis aan de laagst mogelijke prijs kan aankopen en dat alleen kabeljauw, schelvis, koolvis, leng en tong daarvoor het meest in aanmerking kunnen komen aan prijzen, voor wat de eerste vier soorten betreft, welke de vijf frank niet mogen te boven gaan.

Moet men dergelijke prijs overschrijden, en dit is over het algemeen het geval, dan is de verkoop van deze soorten bij diepvriesing onmogelijk renderend te noemen. We begrijpen bijgevolg best waarom zo geweldig op een voorafname van verse vis aangedrongen

wordt en dat kan men hen niet ten euvel duiden.

Maar zijn het de beste belangen van een firma of die van gans de visserij en de vishandel, welke dienen behartigd?

Het is en blijft een feit dat, moest dergelijke toelating verleend worden, de ganse midden-slagvisserij ten dode gedoemd wordt en dat de handelaars nog weinig gelegenheid zouden krijgen zich van mooie kwaliteitsvis op de markt te voorzien.

Eén na één zouden ze verdwijnen.

En als men nu reeds vaststelt hoe moeilijk de groothandel aan de kust het heeft om niet te bezwijken, dan kan niet aangenomen worden, dat de belangen van één firma, waarvan de leiders niet met eigen kapitaal maar met dat der Banken, te groots hebben willen zien, die moeten primeren van een ganse handel en nijverheid, welke eveneens grote moeilijkheden te overwinnen heeft en onze aandacht waardig is.

P. Vandenberghe.

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)

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)

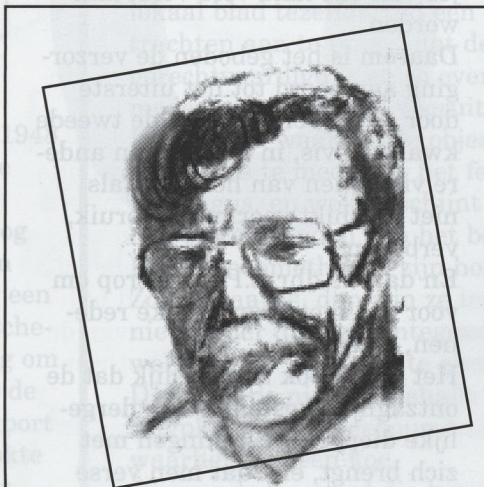
Van schepen, van mensen en van de zee

We varen met hoge zee naar de gronden van de Rio Logo. Buiten enkele launches die visten met haken, schijnt niemand hier veel te zoeken te hebben. We varen met een versleten bak, met twee luiken, moeizaam voortgeduwd door een diesel van 250 pk. De oververhitte binnenruimte wordt nauwelijks opgefrist door een skylight. Eens buiten de stroommonding wordt het al gauw kouder, wordt de zeegang hoger en beginnen de moessonregens. Kreunend zwoegt het manke schip over de stijgerende deining. Dan zorgen de gesloten poorten ervoor dat de kakkerlakken het voor het zeggen hebben. Meer moet je ook niet verwachten van een doorroeste trailer, uitgerust met vele tientallen reservekorren; een schip dat op dorade vist en de tong terug in 't water gooit. Maar goed, het komt erop aan dat je nu uiteindelijk kunt aanmonstern en je zeemansopleiding kunt gaan benutten.

We slapen in het voorschip naast de kettingbak. De spuigaten van de WC zitten vooraan in de voorsteven en telkens het schip stamp, catapulteert het de stront op de overhead. Als de oude bootsman in de onderste kooi hennep ligt te roken, droomt de matroos in de kooi ervoer van meisjes, ebbenhouten boezems, zwart als de nacht die valt. Ach, vreugde zonder zonde; rook die liefde kweekt.

De schipper is een overstoorbare figuur zonder vrolijke tintjes, doorgroefd en grijs, een man die nooit de brug verlaat: teken van zijn wantrouwen tegenover de zwarte crew. Die schipper houdt ervan gedachten

geworteld in stuurmanservaringen aan boord van windjammers te spuien. 'Er gebeurden in die jaren geweldige dingen', vertelt hij, 'Duikboten, slagschepen en bommenwerpers zorgden voor ontzaglijke uitdagingen. Schepen ver-



Leon Inghelbrecht schrijft sinds vele jaren een cursiefje voor HVB, steeds geïnspireerd door zijn zeemanservaringen. 's Mans carrière speelde zich gedeeltelijk af in 'Belgisch Kongo', waar hij menig zwarte de weg naar de visserijkunde gewezen heeft. Over die Kongolese ervaringen heeft hij inmiddels ook al verschillende boeken gepubliceerd. En ook dit cursiefje gaat daarover.

Binnen afzienbare tijd wordt een nieuw boek van Inghelbrecht uitgegeven. Dit keer heeft hij het over de ontstaansgeschiedenis van het zeemanstehuis Godtschalck en vooral over de man die het instituut zijn naam gaf. We houden u op de hoogte.

gingen door torpedo's en mijnen. Er kwamen geen vrachten meer naar de haven en een mens moest toch aan de kost komen. Maar ik ben er uiteindelijk toch geraakt. En ik heb gedaan wat ik kon en geprobeerd van jullie,

nattewanten, zeelui te maken.' Capita Banze, een struise bangala met zwarte lippen, blijft rustig bij al die woorden. Zwarten zijn er niet op uit mantata te maken. Hij had gestudeerd, deze capita Banze, twee jaar op de visserijschool van Kilwa en hij had er een diploma behaald, dat van patron-pêcheur. Eerder had hij ingescheept op een chaluiter in Matadi, waarmee hij als barreur vele keren veilig de stroom op en af was gevaren.

Maar nu had Banze een probleem. De oorlog was voorbij. De Flamands waren aan het vertrekken, godverdomme. Beschaving, is dat niet het geld van de blanken verdienen? Waar zou hij nu nog een schip vinden? Zijn diploma zou waardeloos worden. De inlanders zouden spoken worden. Want, kijk, ook de onverstoorbare schipper van het meest doorroeste schip ging ervandoor.

'Wat kan ik anders doen, dan te verdwijnen,' vervolgt de kapitein, 'd' Engelsen zouden me zonder mankeren in rapshuis draaien. Je mocht de jeugd toch niet aanraden naar 't oostland te varen?'. Ik wist dat hij inderdaad met de bezetter geborreld had en op de oostzee gevaren. 'Wat wil je,' zei hij, 'Je kunt toch niet met lege zakken zitten lummelen.'

Toevallig zijn we hem later nog eens tegen 't lijf gelopen, deze schipper, op de kaai in Liboto: een achtergrond waartegen deze eenzame Europese doolaard zijn existentiële zoektocht kan plaatsnemen. Daarna heb ik hem nooit nog iets over hem gezien of gehoord. De schipper is in een vergeetput terechtgekomen, in een van de vele putten die het leven graaft. (lin)

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.

Boeiende tentoonstelling in het visserijmuseum

Motorvisserij op IJsland

In 1954 draaide Armand Van Coppenolle de film 'Noord-Noord-West'. Armand trok een paar keer naar IJsland om er, aan boord van de O.90 "John", een documentaire te draaien over de kabeljauwvisserij in de IJslandse wateren. Deze film wordt reeds een tiental jaar regelmatig vertoond in het visserijmuseum en maakt ook deel uit van het filmprogramma op het museumschip de O.119 'Amandine' te Oostende.

Armand Van Coppenolle was beroepshalve filmrealisator en docent aan diverse filmscholen: I.A.D., Narafi, Inraci, St.-Lukas Hogeschool. Hij behaalde de eerste prijs voor de kortfilm op het voormalige Nationaal Festival van Belgische Films te Antwerpen en ook nog diverse andere binnenlandse en buitenlandse onderscheidingen.

In december 2000 ontving hij het "Fonske" (eremetaal voor de verdienste als filmmaker en filmpedagoog) uitgereikt door het Vlaamse Filmmuseum te Leuven en het tijdschrift "Film en Televi-

sie".

De fototentoonstelling, die startte op 20 april naar aanleiding van het erfgoedweekend 'verzamelen, verzamelingen, verzamelaars',

Uit een oud
IJslandvaarderslied:

*'Oorlof burgers die mij hoort,
als gij eens kabeljauwen
koopt,
denk eens aan de miserie,
die daar werd ondergaan,
door ons op IJsland.'*

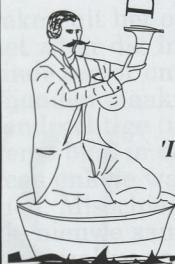
laat de bezoeker kennis maken met nooit eerder getoond fotomateriaal vastgelegd tijdens de opnames of ter voorbereiding van de film. Uniek beeldmateriaal dat, aan de hand van verklarende tek-

sten, door de cineast zelf wordt toegelicht.

U maakt kennis met de Oostendse vissershaven van in de jaren '50, de reis naar IJsland, de bemanning, het leven en werken aan boord, navigatie & communicatie, storm, ruwe kusten, vissen en visverwerking, ...

De tentoonstelling is tot een niet nader bepaalde datum dagelijks te bezoeken van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur. Vanaf 1/9 tot en met 30/6 is het visserijmuseum op maandag gesloten. De expo maakt deel uit van de museumverzameling waarvoor de normale toegangsprijzen gelden. Inwoners van Koksijde, Oostduinkerke, St.-Idesbald en Wulpen kunnen het museum gratis bezoeken.

De citaten



'Een zeer goede informatiebron is Het Visserijblad. De hoofdredacteur is een zeer controversieel figuur. Hij is echter zeer goed gedocumenteerd.'

Jan Loones in de
Commissievergadering
van het Vlaams parlement.

'Ik ben het nooit eens geweest met de stalinistische politiek van de dubbele waarheid: "kritiek is alleen binnekamers toegelaten, naar buiten toe moeten we de rangen sluiten en met één stem spreken". Neen, volgens mij moeten we de vuile was uithangen.'

Nanni Moretti in DM (27 maart '02.)

'De Paarse "sparring partner" binnen de coalitie, waaronder wij nu een visserijspecialist tellen, houdt zich gedeisd (...). Hooguit kunnen ze heimelijk voor hun mening uitkomen als camouflagewerkgroep "windkracht 12". Die vuilewind specialist (...) kan de samenwerking van de RC en VVB blijkbaar moeilijk verteren. De weggewaarde statuten richting paars parasietje hebben hem nog geen pluim op zijn hoed bijgebracht. Weeral frustratie.'

Luc Corbisier
in een editoriaal van de RC.

'En over de CNN-factor gesproken, 's werelds meest invloedrijke medium liet tijdens de bombardementen op Afghanistan een memo uitgaan naar zijn medewerkers. Daarin werd gesteld dat het "pervers is al te veel aandacht te besteden aan de Afghaanse doden en ellende". Presentatoren moesten, zo meldde The Washington Post, na het tonen van beelden van Afghaanse slachtoffers de kijker eraan herinneren dat de aanval een antwoord waren op "de bijna vijftienduizend onschuldige doden in de VS".'

Evert Nieuwenhuis in IS, april 2002.

'Polemist ter zeevisserij is een bloemlezing waarin de journalist geen blad voor de mond neemt en zich nog minder de mond laat snoeren.'

Het Laatste Nieuws.

'En ik verbaas me over de snelheid waarmee de VLD zich ontwikkelt tot een soort CVP (...) Zelfs de strekking Vaticaan zal er binnenkort vertegenwoordigd zijn.'

Luc Van der Kelen in Knack.

'Milieubescherming is niets anders dan een verdieping meer die aangebouwd wordt op de dodelijke machine waarmee overal gewerkt wordt. Maar de machine werkt gewoon verder.'

Rudolf Bahro.

'Individualisme is een storende en ontwrichtende kracht. Daarin schuilt de immense waarde ervan. Want wat het zoekt is het verstoren van de monotonie, de slavernij van de zeden, de tirannie der gewoonte en de reductie van de mens tot het niveau van de machine.'

Oscar Wilde.

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

Blankenbergse havenfeesten van 9 tot 12 mei

Replica van de 'schover' B 19 Canot wordt gedoopt

NAAST DE REPLICHA van de Blankenbergse Schuit B1 "Sint Pieter" is Blankenberge een nieuw historisch vaartuig rijker. Het betreft een replica van de "schover" : B19 "Canot".

Dat schip wordt tijdens de eerstkomende havenfeesten gedoopt.

DEZE OPEN BOOT met één mast kwam oorspronkelijk uit Oostende en kwam pas voor in Blankenberge nadat de haven werd aangelegd.

De constructie van dergelijke vaartuigen was zowel in zetwerk als overnaads.

Er werden schovers gebouwd in eik of in andere houtsoorten.

In Oostende waren de schovers voorzien van een emmerzeil. In Blankenberge waren deze anders getuigd. De zeilage met gaffeltuig was beter hanterbaar.

De schover is een "langkieler" en had vooraan een klein roefje. Indien er niet meer op tijd kon binnengevaren worden, of bij slecht weer, gebeurde heet dat men een nachtje in een vreemde haven verbleef.

De bemanning bestond uit twee personen. De visgronden beperkten zich tot de kuststrook.

In de winter werd vooral op sprot gevist.

In het mondaine Blankenberge van voor de eerste wereldoorlog was een kuur van zeelucht een ware verademing. Met een viertal schovers werd vanop de "estacade" kleine boottrips georganiseerd voor de toeristen. De lokale vissers hadden zo een extra inkomen in het seizoen.

De tijd van de Blankenbergse Spetter

De eigenaar van de oorspronkelijke B 19, Jozef Allemeersch, werd geboren



Oostendse schover O 122, met wrikriem, in de Oostendse haven. De Blankenbergse schovers verschilden enigszins van de Oostendse. (Uit Vlaamse vissersvaartuigen van G. en R. Desnerck.)

op 18 december 1880 op grondgebied "Uytkerke". Hij was gekend in het vissersmilieu als 'Spetter' en woonde samen met zijn echtgenote, Renilda-Louisa Bos (° Clemskerke op 28/12/1882), in één van de paar kleine huisjes op "Sliekeyten". Dat was een landdijk, waar nu de Vredelaan loopt. Deze was een aftakking van de Evendijk en naast de huisjes stond er ook een klein kapelletje, daterende uit 1886. De aanleg van de Vredelaan deed het verdwijnen in 1937. Spetter en zijn vrouw Renilda kregen drie kinderen: Charles, Louisa en Joris (Georges).

Bij de geboorte van Georges, in feite een tweeling, stierf het tweede kindje en op 10 december 1917 zijnde twee dagen later stierf Renilda Bos. Spetter bleef alleen met drie kleine kinderen en dit tijdens de oorlog. Hij oefende het vak van sloopstimmerman uit en werkte op de werf van "Reyns" gelegen in de IJzerstraat achter het waterkasteel.

Spetter had een zeilboot met één mast (schover) en ook een roeiboort.

In de zomer waren er drie schovers die in zee gingen met toeristen: Spetter, Pierre Ponjaert en Verstegeel.

Moorddadig

In opdracht van de Duitse bezetter werd

hij verplicht een bepaald type schip te bouwen. Hij keurde direct het model van kiel af en verklaarde op voorhand het schip niet zeewaardig. Toch moest de bouw gebeuren volgens plan. Toen het vaartuig volledig klaar was en een eerste reis moest ondernemen verklaarde hij nogmaals aan de opdrachtgevers dat dit type schip helemaal niet zeewaardig was. De Duitsers zagen geen probleem en gaven het bevel aan de bouwers van het schip, Spetter en zijn medemaats, de eerste reis te ondernemen. Zij vertrokken en keerden nooit meer terug. Op 9 juli 1918 spoelde Spetter aan op "Schouwen" in Nederland. De kinderen bleven als wezen achter. Op het doodsprentje staat te lezen : "De visschers van Blankenberghe vragen u een gebed voor hunne overledene medemaats in zee omgekomen op 9 en 10 juli 1918"

Volgens wat Marcel Ponjaert, de nu negentigjarige havenmeester van Blankenberge, en tijdens de oorlog zeilmaker, geeft vernomen van zijn vader zou het vaartuig waarmee deze zeelui zijn vergaan een te smal vaartuig zijn geweest met een te hoge mast. Bij hevige wind kon de boot gewoon niet recht blijven. Spetter en Tjakkel hadden geen kans.

De schover van spetter, B19 "Canot", werd aangekocht net voor de eerste wereldoorlog door Pierre Ponjaert. De replica B19 "Canot" werd gebouwd door de scheepswerf Vandamme-Hutsebout, uit Blankenberge.

(Met dank aan Peter Sabbe)

Technische gegevens.

Lengte over alles : 8 m.
Breedte : 2.54m
Diepgang : 0.65m.
Zeilage : gaffelgetuigd

Daarbij die molen

TUSSEN SCHIP & KAAI



Niet dat we er een gewoonte willen van maken. Maar de gelegenheden om inspiratie voor verdere co-

lumns uit

het Informatieblad van de Rederscentrale te halen dienen zichzelf in file aan. Leerzaam is bijvoorbeeld het "Editoriaal" van Nr. 3, van maart 2002. Daar vinden we een stuk, per uitzondering niet geschreven door voorzitter Schiltz, maar door secondant Luc Corbisier, kortweg LC genoemd. Een driftkikkertje van het eerste uur, zo blijkt. Want waar de stukken van de RC-voorzitter doorgaans uitblinken door nuances, sussende taal en een relativerende benadering, gooit secondant Sancho Pansa alle teugels los, en gaat dit keer heftig te keer tegen staatssecretaris Olivier Deleuze en andere windmolendreigingen.

Wat ons daarbij sterk opvalt, is de taal en de geest van het stuk. Voorwaar, het had als lezersbrief in HVB niet misstaan! De man met de zwarte snor, de man met de vervaarlijke snor, zoals de RC-directeur de staatssecretaris voortdurend noemt, dat was de slechtste keuze van de Belgische kiesgerechtigde. En een andere vuile-windspecialist, een paars parasietje, weeral gefrustreerd, zal ons niet beletten de kustvisserij te beschermen tegen de groene rage. Over wie gaat dat? Geert Deman? Die blijkt nogal gevreesd te zijn bij de RC, want wat een agressief taaltje hanteert men daar, telkens Deman op de propen komt. Wat daar nu zo leerzaam aan is? Als er in HVB dekseltjes van potjes gepeuterd worden, steigert LC verontwaardigd dat wij gefrustreerden zijn, tweedrachtzaaiers, intriganten die met onjuiste berichtgeving de visserijsector

achteruit helpen, in plaats van vooruit.

Ook in deze column hebben we de roede nooit gespaard, en ongezoeten onze mening gegeven, waar we het opportuun vonden. Soms in harde woorden, heel juist. Die harde taal, die door LC steevast als frustratie weggewuifd wordt, vinden we nu dus ook in zijn eigen stukken terug. Het is duidelijk hoe dat komt. Hij ervaart nu ook eens aan den lijve hoe het is om voortdurend tegen de stroom op te moeten roeien. In een rivier waar allerlei soorten reuzen het onbreekbare been stijf houden. Waar de financiële belangen van derden boven zijn eigen beslommeringen staan.

Wanneer de stroom te sterk wordt, dan ga je met alle roeiers samen de krachten bundelen. Dat mondt uit in verrassende ontknoppingen. Een (relatieve) samenwerking tussen de VVB (Vlaamse Visserbond) en de RC. Hadden we daar een jaar of wat geleden iets over durven suggereren, dan had ronduit elke HVB-lezer ons gek verklaard. En toch is het zover. Een sterk staaltje opportunisme van de RC, dat uiteraard perfect past in Schiltz' strategie om de visserijsector te profileren als één blok eensgezinden. Terwijl men heel druk bezig is om te trachten dat nieuwe imago vorm te geven, worden wel een aantal

zaken uit het oog verloren. Want het zit er dik in dat die eensgezinde sector ondertussen zoveel vijanden maakt dat het gehele eendrachtige (met veel vraagtekens) blok in de toekomst door geen enkele wal meer kan rammen. Misschien moeten we in die nieuwe samenwerking ook de oorzaken zoeken voor de fouten die gemaakt worden. Het probleem van die windmolens kan niet op een agressieve manier opgelost worden. Niet zoals LC het doet, en ook niet zoals de visserijdelegatie die een tv-programma in rep en roering zetten. Waar 550 000 kijkers, onder wiens kinderen wij misschien denken nieuwe vissers te rekruteren, getuige waren van een spektakeltje dat geen enkele oplossing produceerde. Nee, dan was de strategische benadering van Bart Schiltz toch een betere keuze geweest. Moest die getalenteerde, erudiete onderhandelaar zijn kunde ten volle in de weegschaal gooien, dan zouden we een stap vooruit zijn. Maar hij doet het niet, omdat er nog andere belangen spelen waar we hier niet over willen uitweiden. En zo geraakt ook de kustvisserij geen stap verder.

Maar het financieel belang (dat zo veel meer energie genereert op deze wereld, dan alle wind die door die molensparken blaast ooit zal doen) is een te duchten vijand. Het zijn niet dat paar procenten groene energie, noch de ecologische drijfveer, en ook niet de wanhoop van de kustvissers, die een draagvlak vormen in het debat. Dit verhaal gaat over mega contracten en big big money. Vermoedelijk creëert het op termijn meer arbeidsplaatsen dan er vissers zijn, en in Europese context is het "politiek correct". Geen RC, en geen LC die daar wat aan zal veranderen. Spijtig voor de kustvissers. Mean it! Ondertussen liggen de euro's met aan één zijde de beeltenis van koningin Beatrix ongetwijfeld al klaar. Om de laatste garnaalboten met overtuigende argumenten uit te vlaggen. Geen Europese haan die daar voor kraait.



de (links op de photo) te
de en entartete kustvissersv

Froid

De meest krasse teksten van Vandekerckhove verzameld in één boek

14,85 €

(Verzendingskosten inbegrepen)

*** 'Een zeer goede informatiebron is Het Visserijblad. De hoofdredacteur is een zeer controversieel figuur. Hij is echter zeer goed gedocumenteerd.'**

Senator Jan Loones in een Commissievergadering van het Vlaams parlement.

*** 'Hier hebben wij geen boodschap aan, verdraaide berichtgeving druist "ligna recta" in tegen alle pogingen om de sector op één lijn te krijgen.'**

Luc Corbisier in de Rederscentrale.

'Vandekerckhove heeft gelijk.'

Luc Corbisier in een gesprek met mr. Georges Vanquathem

*** 'Hij is tegen àlles!'**

Aalmoezenier Demaeght in een gesprek met de lekenconsulente van Oostende.

*** 'Ware het niet dat bepaalde volksvertegenwoordigers zich laten informeren via HVB, onze reactie zou verspilde tijd zijn.'**

Bart Schiltz in de RC.

*** 'Hierbij is ondermeer gebleken dat de heer Vandekerckhove hoofdredacteur is van "Het Visserijblad", een maandblad dat de laatste maanden niet getuigt van fijnzinnigheid en menselijke diplomatie.'**

Minister Jaak Gabriëls in een brief aan de CVR.

Polemist ter zeevisserij

Essays, commentaren, pamfletten en polemieken

Flor Vandekerckhove

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

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

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

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

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

Voer de ambtenaren die belast zijn met de controle van de morele kwaliteiten van Vandekerckhove: langs het lijntje uitknippen en toevoegen aan het dossier s.v.p.



DE LAATSTE vuurtorenwachter

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

Vlamsch Blok vervoegt strijd tegen windmolens!



**Exclusief in HVB!
De nooit eerder
getrokken photo's
van de actie!!**

photo © Desinformatieblad van de Sector.

In 1 extremistische poging om de heer Deman G. uit onze volkseigen sector weg te gommen heeft de Leider van de Productanten, onze volksgenoot Corbisier L., de hulp ingeroepen van de populistische Partei Vlamsch Blok, in de volkmond ook wel Cordon Sanitaire genoemd.

Tegelijk hoopt de directör dat hij hiermede nog 1 grotere slag kan slaan. Hij heeft immers bestatigd dat hij op de kabinetten van de groene ministers Aelvoet en Düa (die beiden wijven zijn) ook alleen maar door wijven ontvangen werd. En met wijven valt nü eenmaal niet te redeneren tenzij gij Dr. Declerck R. heet en geen hooligan zijt).

In het Vlamsch Blokprogramma dat de RC ter beschikking gesteld werd door Leider Deschachte van deze zweeppartij kon de heer Corbisier vervolgens lezen dat deze brede volksbeweging ernaar streeft alle wijven (al dan niet met 1 oprot-

premie) weder naar de haar de haard te stüren, alwaar ze zich moeten toeleggen op het kweken van potentiële vissers, zodat de venten het aan de éénpartijtoog weder voor het zeggen krijgen.

Dit leek de Heer Corbisier L. 1 probaat middel om de krachtsverhouding tüssen hem en de 'gefrüstreerde', 'minoritaire', 'gecamoufleerde', 'parasieten' van de interkabinettaire 'vogelwatchers' (zijn woordenschat) weder in zijn viriele voor(oor)deel om te buigen.

Om de pinksteracties op de dijk in De Haan vlot te laten verlopen greep er alvast 1 algemene repetitie plaats (zie photo), waarbij schepen Beirens 1 windmolen op de achtergrond plaacerde, terwijl 1 politicus die onbekend wenst te blijven 1 windmolenmars instudeerde (links op de photo). Tegelijk toonden drie volksvreemde en entartete küstvissersvrouwen wat ze over deze kwestie peinzen.

BOEKBE SPREKINGEN

Frank Neyts

Duikboten

Wie de titel "The Royal Navy Submarine Service, A Centennial History", het recentste boek van Antony Preston leest, weet meteen waar hij aan toe is. Vorig jaar vierde de Onderzeedienst van de Britse Royal Navy zijn honderdste verjaardag, reden genoeg om een jubileumboek uit te geven. Het Royal Navy Submarine Museum in Gosport nam het initiatief en kreeg hierbij steun van Conway Maritime Press.

Voor het schrijven van het boek deed men beroep op de meest eminente deskundige op het gebied van geschiedschrijving betreffende oorlogsmarines, de Brit Antony Preston. Deze expert is verantwoordelijk uitgever van meerdere vakbladen, zijn artikelen vindt men in de meest gerenomeerde magazines. Talrijk zijn zijn boeken over het oorlogsschepen en aanverwante onderwerpen.

In "The Royal Navy Submarine Service" geeft hij een overzicht van de voorbije honderd jaar Onderzeedienst.

Klemtoon ligt hierbij op het ontstaan en de verdere ontwikkeling van deze elite-eenheid. De technische ontwikkelingen vanaf de allereerste onderzeeërs tot de meest geavanceerde atoomduikboten lopen als een rode draad door zijn betoog. Veel aandacht gaat er ook, hoe kan het anders, naar de gebeurtenissen tijdens de twee wereldoorlogen. Speciaal de rol dat de Onderzeedienst van de Royal Navy hierin heeft gespeeld wordt aangesneden.

"The Royal Navy Submarine Service" is gewoon een 'must' voor iedereen die zich voor duikboten interesseert.

Het boek (ISBN 0-85177-891-7), een hardback, telt 192 pagina, is rijkelijk geïllustreerd, en kost £19.99. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij, Conway Maritime Press, 9 Blenheim Court, Brewery Road, London N7 9NY, UK. Tel. +44/20.7697.3000. Fax +44/20.7697.9818, E-mail: conway-maritime@chrysalisbooks.co.uk.

Zeilers

Bij de Nederlandse Uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport, zijn zopas twee boekjes verschenen die iedere watersportliefhebber aan boord van zijn scheepje zou moeten hebben.

Het eerste heeft de lange titel "Waypoints van het IJsselmeer en de Nederlandse en Belgische Kustwateren", Editie 2002. Dit boek geeft een overzicht van de mogelijke vaarkoersen

binnen Belgische en Nederlandse kustwateren. Deze kuststrook werd opgedeeld in gebieden. Telkens wordt er een kaart gegeven en een overzicht van een aantal waypoints waarmee men een koers kan uitzetten. Het gebruik van GPS-posities is hierbij essentieel.

Dit eerste boekje (ISBN Nummer 90.6013.226.2) werd samengesteld en geactualiseerd door Paul Schol. Dit nuttig werkje kost slechts 7,95 euro. Het tweede werkje is van de hand van Bo Streiffert is getiteld "Praktisch Zeemansschap. De Boordgids voor zeilers". De titel is in die zin misleidend dat het boekje ook voor 'gezagvoerders' van motorboten nuttig is. De zeekaart, zeemarkeringen, symbolen en afkortingen, betonning, zichtnavigatie, lichten, nachtvaren, kompas, ankeren en afmeren, noem maar op, het komt in dit boekje aan bod. Onnodig nog te beklemtonen dat dit boekje voor iedereen die de zee opgaat een houvast zal zijn.

Dit werkje (ISBN 90.6013.208.4) telt 24 pagina's en is duidelijk geïllustreerd. Kostprijs, het luttele bedrag van 14,90 euro.

Beide boekjes kan men kopen via de (watersport)boekhandel. Of rechtstreeks bij de uitgever. Uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport, Postbus 9006, NL 1800 GA Alkmaar. Tel. +31/72.511.39.65, Fax +31/72.512.99.89, E-mail: info@alk.nl.

Het zware leven aan boord

Bij Chaffcutter verscheen recent het buitengewoon interessant boek "Coasting Sailorman". Capt. 'Harry' Bagshaw, Albert Bagshaw en Richard Walsh tekenden voor het auteurschap. De 'romantiek van de zeilvaart' ontstond ver van de realiteit van het zware leven aan boord.

Waar de meesten onder ons die vergane glorie kennen van de verhalen van het rondenvan Kaap Hoorn of van de graanraces vanuit Argentinië of Australië naar het Noorden, zijn er maar weinigen bekend met het al even zware leven aan boord van de zeilbarges die bijna honderd jaar lang instonden voor de kustvaart rond de Britse Eilanden.

Capt. 'Harry' scheepte op vijftienjarige leeftijd als 'third hand' in aan boord van een 'Thames sailing barge'. Het werd een gevecht met de kapitein, de eerste stuurman, het schip en het weer. Vanaf zijn eerste inscheping noteerde hij minutieus alles wat aan boord gebeurde; de ingeschepte ladingen, de bedongen vrachtprijzen, de vaarroutes, incidenten, enz., een gewoonte dat hij zijn hele verdere beroepsleven aanhield. Zijn notities vin-

den we nu als neerslag in het waardevolle werk.

Reeds op eenentwintigjarige leeftijd kreeg het bevel over zijn eigen zeilbarge, twee jaar later werd hij kapitein van het grootste en het nieuwste schip van zijn werkgevers vloot. Meer dan twintig jaar lang zou hij met dit schip de wateren van de Noordzee, het Kanaal en de Europese wateren doorkruisen.

Al wie van zeilschepen houdt moet dit boek in zijn bibliotheek hebben.

"Coasting Sailorman" (ISBN 0-9532422-1-8) werd als hardback uitgegeven, telt 180 pagina's en is prachtig geïllustreerd. Kostprijs ongeveer £20. Men kan het boek aankopen via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever. Chaffcutter Books, 39 Friars Road, Braughing, Ware, Hertfordshire SG11 2NN, UK. Tel. +44/1920.823200. Fax +44/1920.823350. E-mail: chaffcutter@desen.co.uk.

Belgen in het Britse leger

Tijdens de Tweede Wereldoorlog vluchtten heel wat landgenoten naar Groot-Brittannië. Heel vaak kwamen zij uit vissersfamilies of uit maritieme kringen. Een kern hiervan gaf zich als vrijwilliger op om dienst te doen bij de Royal Navy, de Britse marine. Al vlug werd binnen die Royal Navy een eigen Belgische kern opgezet, wat later onder de naam 'Royal Navy - Section Belge' bekend werd. Die geschiedenis bleef echter minder bekend. Johnny Geldhof schreef er een boek over. Onder de titel "Royal Navy - Section Belge 1940-1945" werd het eigenlijk een fotoverhaal. Het toont het leven van een handjevol mensen, dat zich voor hun vaderland België inzette gedurende de Tweede Wereldoorlog. Vele foto's tonen hun avonturen, hun levensomstandigheden aan boord en in de vele havens die ze aandeden. Het boek bevat een drietalige tekst, telt 272 pagina's en kost 25 euro + 3,75 euro portkosten in België of 7,60 euro voor het buitenland. Het werd als een hardback, ingenaaid uitgegeven en groepeerd meer dan 550 privéfoto's.

Bestellen kan bij de auteur, Johnny Geldhof, Stationsstraat 130, 8780 Oostrozebeke, door overschrijving van het bedrag op rekening nummer 285-0505278-34.

Arthur Vandenberghe ofte Thuur Vanderlubbe

Eens visser, altijd visser



'Welke toekomst is deze visserij beschoren? Daarbij denk ik natuurlijk aan mijn kleinzonen die het beroep nog naar waarde weten te schatten, maar toch ook al hardop heel veel vragen durven te stellen en daar... spijtig genoeg geen antwoord op krijgen.'

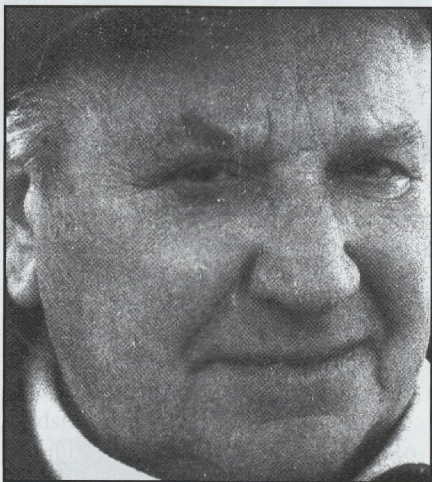
WIE AAN DE Oostkust op zoek gaat naar een visser, moet niet alleen de eigennaam maar ook de lapnaam ofte bijnaam kennen. Maar wie die lapnaam kent krijgt er dan meteen ook straat en huisnummer van de betrokkene. Zo is het ook met Arthur Vandenberghe. 'Wie? Vandenberghe? Arthur, zeg je? Maar... 'Oh! Tuur Vanderlubbe! Ja, die kennen we. Die woont in de Vissersstraat en je kunt hem ook wel treffen in cafe Rembrand. Als je daar binnenkomt, zit hij rechts aan het hoektafeltje.' En zo geschiedde.

HOE KOMT HET toch dat Arthur Vandenberghe aan de oostkust als Thuur Vanderlubbe door het leven gaat? Thuur legt het ons uit. 'In februari 1933 krijgt Duitsland zijn Rijksdagbrand en de figuur die daarvoor verantwoordelijk gesteld werd was de Nederlander Van der Lubbe die daarvoor de doodstraf kreeg. In Zeebrugge en Heist vond men dat vader Theophiel Vandenberghe erg op die man gelek en vanaf dan moest hij dan maar als Van der Lubbe door het leven gaan. Het nageslacht mag daar nu mee van genieten.'

Als we met ons gesprek beginnen is het direct raak, want Thuur heeft zijn zo zijn eigen ideeën over het reilen en zeilen van de visserij. Hij is verstandig genoeg om te weten, dat er veel veranderd is: 'Maar toch zijn er zaken die nooit veranderen

en die het beroep aangenaam en lonend kan maken. Ik maak me zorgen over het voortbestaan van de Vlaamse visserij. Welke toekomst is deze visserij beschoren? Daarbij denk ik natuurlijk aan mijn kleinzonen die het beroep nog naar waarde weten te schatten, maar toch ook al hardop heel veel vragen durven te stellen en daar... spijtig genoeg geen antwoord op krijgen.'

Maar goed, we duikelen met Thuur in zijn eigen geschiedenis. Theophiel, vader van Thuur, komt uit een familie van stukadoors, maar zijn moeder, Lia Couwijzer, bekend als 'Martje' of 'Martjeko' is verankerd in de visserij. Thuur werd geboren op 28 februari 1927 in Heist, ging er met zijn vriend Medard De Grootte naar de gemeenteschool. In 1939 zet de



mobilisatie een punt achter zijn schoolperiode: *'De harde werkelijkheid van de oorlog gaat voor mij open als de "Molenhoek" in Heist een portie Duitse bommen over zich krijgt. Er moet gevlucht worden richting Frankrijk. Vader, moeder, zuster Dora en broer Leon zijn nog bij elkaar. Vader wordt schipper aan boord van het houten vaartuig Z7 'Gustaaf-Rachel' (Deutzmotor 150 Hp/112kw) van reder en scheepsbouwer Haerinck die met zijn familie ook aan boord is.'*

Eerst wilden de vluchtelingen naar Duinkerke toe, maar daar bleken er nog meer bommen te vallen en dus ging de tocht verder om tenslotte in St. Malo te arriveren. Daar werd de familie op de trein gezet die het Vlaamse gezelschap zuidwaarts voerde, richting Toulouse, waar de Vandenberghes onderdak vonden in een klein dorpje. Het verblijf dat de familie ter beschikking kreeg was een oude koeienstal. *'Het onthaal was er koel, want België had gecapituleerd en dat werd door de Fransen blijkbaar niet aanvaard. Toen Frankrijk een tiental dagen later ook capituleerde werd de sfeer opeens veel beter. Vader had ondertussen meegeholpen aan de ontruiming van Duinkerke, hoe dikwijls hij de overtocht naar Engeland heeft gemaakt weet ik niet. Na deze episode komt vader trouwens in Newlin terecht, waar al veel Vlaamse vissers verbleven.'*

Na een verblijf van drie maanden in het Frans dorpje, ging men maar terug naar de Visserstraat in Heist. *'Het werd een reis met veel hinderenissen: te voet, met de trein, overnachting zoeken en al de miserie die daarbij hoort. Terug thuisgekomen, in de Visserstraat 8, zouden we de oorlogsjaren moeten doorbrengen zonder vader, waarvan we maar geen spetter nieuws kregen. Moeder heeft haar plan getrokken en de kin-*

deren hielpen daar waar ze konden. Ikzelf heb twee jaren gewerkt bij de mattenvlechters die door de tankeenheden van de Duitsers gebruikt werden. Ik werd als kostwinner van het gezin beschouwd en kreeg zodoende iets meer loon. Op een dag moest ik met Miel Ackx in een zone gaan werken die als gevaarlijk werd aanzien, na overleg kozen we voor het zekerste en verdwenen we uit het mattenvlechtersmilieu.'

Visserij

Op 21 januari 1943 monstert Thuur voor het eerst aan. Dat gebeurt op de Z.59. Reder was 'De Raren' en hij had zijn naam niet gestolen, zegt Thuur: *'Hij was ook bekend als "Leon van Stien van Brozens". Op zijn paspoort stond dan weer "Leon Vandierendonck". Het was het begin van mijn loopbaan als visser en motorist. Het vaartuig werd een paar maanden klaar gemaakt, het was een oud model, met helmstok, en geschikt voor de kustvisserij. Leon was er reder en schipper van.'*

In juni 1943 gaat Thuur aan boord van de B.13 'Victorine' (Deutz 50 Hp/37 kW), reder was Jozef Goes, het vaartuig was een beetje groter en er stond een stuurhutje op, maar het had nog geen elektriciteit. *'Het was de gouden periode met wonderbare haringvangsten. Het werden geen rustige dagen, ook omdat we naast het drukke werk regelmatig beschoten werden. We zagen andere schepen de lucht invliegen die op een mijn waren gelopen. Als we thuiskwamen vernamen we dan wie er weer op zee gebleven was.'*

Na de oorlog gaat Thuur op de Z.514 'Zeemeermin' (Deutz 150pk/112kw) van Schipper André Vandierendonck (Beste Mutse). André had bij het uitbreken van de oorlog in 1940 met dit vaartuig de ontruiming van Duinkerke 'gedaan'. In de oorlogsjaren had hij dan de visserij bedreven in Engeland en hij had dus tot de kern van Vlamingen in Newlin behoord.

In 1949 maakt Thuur van zijn trouwfeest met Helene Van der Heyden iets speciaals. Hij krijgt de toelating om aan boord van de Z.514 te trouwen, een gebeurtenis die op de kaai het gesprek van de dag werd. Helene was afkomstig uit een Blankenbergse vissersfamilie, waar haar vader bekend stond als 'Den Drukker'.

Met het trouwen, kwamen er ook andere wensen en het werd dus zaak om meer te gaan verdienen. Thuur koos voor grotere vaartuigen en monsterte aan op de Z.540 'Orion' (MAK/240pk/167kw) van Jan Beernaert. Schipper is Gilbert (Lootenhond) Savels, een eerste klasse visser met veel aandacht voor zijn bemanning en een die bovendien goed uitkeek en cijferde om op het geschikte moment op de markt te zijn, kwestie van het maximum aan besomming te maken. Maar het moest nog groter en Thuur stapt over de Z.413 'Blanche-Marguerite' (Deutz 200 Hp/149kw) van de reders Jan en Pieter (Zeilenmakers) Demeester, schipper was hier Fons (Lootenhond) Savels, broer van Gilbert. Motorist was Georges Jacobs. Fons en Georges zouden later leraar worden in de Rijksvisserijschool van Heist en Gilbert deed hetzelfde in het Koninklijk Werk Ibis te Bredene.

Thuur moest opgenomen worden in het hospitaal met een blindedarmontsteking en tijdens zijn herstelperiode krijgt de Z.413 averij waarbij de bemanning kan gelukkig gered worden. Het volgende vaartuig in het monsterboekje wordt de Z.467 'Angéle-Lizette' (Deutz 95 HP/71kw) van Theophiel Van Wijnsberghe. *'Dat was eigenlijk niet meer dan een verzetje, ik was graag bezig en niets doen stond niet op mijn programma. Het was zo dat als er een vaartuig een man te kort had en ik om de een of andere reden thuis was, ik ook altijd bereid was om te helpen. Ik zou zeker geen vaartuig, bij gebrek aan bemanning, tegen de kaai laten liggen.'* Met dit kleine vaartuig waren de inkomsten ook kleiner en dus schakelt hij vlug over op de Z.212 'Blanche-Marguerite' (Bohn-Kahler motor 360 pk/265kw), reders waren Jan en Pieter (Zeilmakers) Demeester en Robert Cattoor was er de schipper van. *'Ik toog mee naar IJsland, maar de motor deed het niet. Telkens men op volle kracht wilde varen, liep de motor warm en het onvermijdelijke gebeurde: een aantal cilinders liepen warm. We waren verplicht binnen te lopen in Newcastle waar we tien dagen moesten blijven liggen.'* Voor Thuur was het wel een ontgoocheling en in 1955 wordt hij visser op de Z.546 'Mayflower' (Klockner-Humboldmotor 240 pk/176 kw). Reder en schipper was André (Beste Mutse) Vandierendonck. Hij



Arthur Vandenberghe: 'Goede herinneringen zijn het en die krijg je als je je op een positieve manier inzet. En ja, het is goed geweest. Ja, dat waren nogal eens tijden, de dagen van André - klakke - Vantorre, van Leon — baas — Vlietinck en ja, ook van mij. Maar nu is het wel goed geweest. Ik heb geluk gehad.'

had reeds goede ervaringen met André: 'Een goede schipper, in de ban van motoren, een man die alle techniek onder de knie wilde krijgen, maar oh zo koppig! Verder had hij zijn eigen Ideeën over Deutzmotoren: dat waren de beste, daarover werd niet gediscussieerd.'

In 1956 komt de Z.500 'De Hoop' (Bohn-Kählermotor 150pk/11kw) aan de beurt. Het vaartuig is van

D'Hoore-De Grootte. Schipper aan is Francois (Veerman) Vlietinck. 'Ik weet nog goed wie er aan boord was: Maurice (Van den Dullen) Desmidt, Staf van Mon van Lons en Charel Keuninck.'

Motorist

Thuur weet inmiddels dat 'een papiertje' je aan boord vooruit kan krijgen. Hij loop dus visserijschool

in Heist. Bij Jean Pincket, Georges Jacobs en Jean Lemaitre gaat hij de cursus Matroos-motorist volgen, om dan in 1957 in de Zeevaartschool van Oostende voor een middenjury het brevet te behalen. Hij wordt nu als motorist aangemonsterd op de Z.209 'Toni' (Industrie 120pk/88kw) van Felix De Grootte, die er ook de schipper van was.

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



Later werd Andre (Klakke) Vantorre de schipper, een man waarmee hij een goede relatie opbouwt. De aanmonstering zelf wordt voor Thuur echter een minder goede ervaring, want het schip wordt al aan-gevaaren vooraleer het zee kan kiezen. Het moet in herstelling en Thuur, die niet graag stil zit, volgt schipper André aan boord van de Z.605 'Christanne-Hubert-Francine' (Bohn-Kähler 150pk/11kw) van Jan Gheselle. Daarna komt de Z.476 'Noorderblik' (MAK motor 130pk/96kw) van reder Louis (Troen) Depaepe. Aan boord vindt hij Manu Vantorre (broer van Klakke) en Ronny Depaepe, de zoon van de reder. Het gaat verder met de Z428 'Deo-Gratias': 'Maar daar was er meer miserie dan plezier. Klakke heeft dan de mogelijkheid om in 1962 in Oostende een schuif-je te kopen: de 0.184 'Marie-Christine' (ABC 150 pk), genoemd naar André's oudste dochter. Jöel Verheye kreeg de opdracht er bokken op te plaatsen. Het was 1962 de aanvang van de wonderbare tong- vangsten en voor de bemanning dus goede jaren met mooie opbrengsten zoals bijvoorbeeld die keer dat we in 6 nachten, 3000 kg tong uit zee haalden.'

Thuur krijgt nu de gelegenheid om met een nieuw vaartuig te varen: de Z.580 'Poseidon' (ABC 145pk / 108 kw) van Vantorre-Devinck. Schipper aan boord is Leon, broer van Thuur. 'Het werd geen aange- name ervaring, want in een dikke mist, ter hoogte van Ter Schellin- gen, is er een aanvaring met een Duits cargoschip "De Stad Em- dan". Hij moet het vissersvaartuig gezien hebben op het radarscherm, heeft geen waarschuwingsein ge-

geven en is ook niet uitgeweken. Gelukkig waren ook hier geen ge- kwetsten.'

In 1965 proeft Thuur weer van de opkomende bokkenvisserij, aan boord van de Z.594 'Alfred' (Mer- cedes 225 pk /166kw) in beheer bij reder Raymond (Rabedoe) Sna- waert. Thuur moest eerst bij de Nederlanders gaan kijken hoe er met de bokken gevist worden. Enige Zeebrugse garnaalboten had- den wel al bokken, maar bij de vis- vangers werd het nog maar pas opgestart. 'Rabedou was een per- fectionist en bereid tot veilige experimenten met nieuwe technie- ken. De resultaten waren meer dan goed maar... Rabedou vaart met de Z.594 naar het Afrikaanse Ghana omdat daar kandidaat kopers voor het schip waren. Ik vind het alle- maal een beetje te avontuurlijk en ik besluit niet mee te gaan'. Later verneemt hij dat de kandidaat-ko- per in Ghana niets meer te zeggen had en dat de nieuwe Afrikaanse leiders het allemaal maar verdacht vonden zodat de bemanning bijna in de gevangenis terecht kwam, het was dan ook het veiligste om vlug terug naar Zeebrugge te komen. In 1967 gaat Thuur van boord en monstert aan op de Z.578 'Caro- hein' (Cat van 320pk/235kw) De reders zijn hier Francois Bil en Fernand Van den Abeele. Schipper is Louis (Grauwen) Vantorre: 'Een uitstekend vakman die met zijn on- dervinding veel bijbracht aan de bemanning en veel begrip had voor jonge vissers die nog veel te leren hadden.' De volgende aanmonste- ring is voor de Z.431 'Judith' (In- dustrie 499pk/367hp) voor de red- ders H. Cattoor-Waeghe. Schipper is broer Leon en Thuur werd er terug matroos: 'Dat verdiende be- ter.'

Een jaar vinden we Thuur op de Z.580 'Poseidon' (280pk/206kw) van Maurice Vantoore (Foks) De- vinck. 'Hier was er een beman- ningslid uit Oostende aan boord, die bij het binnenhalen van het net van dienst was aan de kuil. Schip- per Leon had als dikwijls gezegd, dat hij bij het halen aan de kant moest gaan staan tot de "kluts" binnen was. Hij was echter onge- durig en moest gaan staan tot de kluts binnen was. Hij was echter ongedurig en luisterde niet. Tot die zeer zware kluts binnenkwam die niet te houden was. Er kwam een "zwieper" die de Oostendenaar over boord gooide. Paniek! Maar in het heldere water zagen we hem

aan de andere kant van het vaar- tuig boven water komen en konden we hem terug aan boord hijsen.'

Geluk

Op 13 februari 1987 is het voor Thuur afgelopen. Hij wordt afge- monsterd, gaat met pensioen en gaat van de rust genieten... en van de herinneringen aan schippers, reders en bemanningsleden. 'Goede herinneringen zijn dat en die krijg je als je je op een positie- ve manier inzet. En ja, het is goed geweest. Ja, dat waren nogal eens tijden, de dagen van André - klakke - Vantorre, van Leon — baas — Vlietinck en ja, ook van mij. Maar nu is het wel goed geweest.' 'Ik heb geluk gehad,' zegt Thuur, 'mijn zwaarste accident was een voetbreuk. Als we een mijn in het net kregen zorgde dat wel altijd voor spanningen en ooit hebben we een volledige V1 in de netten gehad. Die hebben we dan ergens op het droge gedropt. Als ik dan later bij Raymond - Rabedoe — Snauiwaert voer, zorgde de bokken- visserij ervoor dat we veel mijnen- stoelen bovenhaalden. Die stoelen stonden op de zeebodem en het boomkornet sleept over die bodem en we hadden dus telkens weer prijs. Veel schade aan de netten! Maar ik heb wel, meer dan me lief is, veel vaartuigen op een mijn zien lopen, de lucht zien invliegen en ik heb vrienden helpen begraven. Degenen die vermist gebleven zijn, kun je ook nooit uit je geheugen wegwissen.'

Interview Juul De Vocht,
Foto's Guido Walters.

We vernamen het over- lijden van Jean Roose. De gewezen visser werd geboren op 21 februari 1940 te Oostende en overleed er in familiekring op 8 april 2002. De burgerlijke afscheidsplechtigheid greep plaats op 15 april.

De steeds dichterbij komende plaatsing van windmolens in de kustwateren blijft voor **storm** zorgen in het **glas water** dat de Vlaamse visserij vandaag nog is. Tegelijk veranderen ook de bondgenootschappen in het socio-politieke visserijlandschap zienderogen onder druk van de gebeurtenissen.

op zoek naar geheime afspraken, dubbele agenda's en vreemde bondgenootschappen in het dossier van de windmolenparken

Geert Deman blijft persona non grata, maar... Vlaams Blok wordt ontvangen op kantoor Rederscentrale

Heeft de SPA een ei-van-columbus-oplossing?

VANAF 2014 ZAL ons land geleidelijk afstappen van het winnen van elektriciteit uit kernenergie. Daarom plant de nationale regering dat ons land zijn kerncentrales sluit zodra ze de leeftijd van veertig jaar bereikt hebben. In 2014 wordt de eerste kerncentrale (Doel) gesloten. In 2025 moet de laatste reactor (Tihange) de deuren sluiten. Ook om het dreigende verlies aan elektriciteit op te vangen moet de regering uitkijken naar alternatieven.

EÉN VAN DIE alternatieven wordt geleverd door de windmolens die gebouwd zullen worden voor de Belgische kust. Dat daarmee in ons land een stuk **gemeenschap-pelijk bezit** (de vrije kustwateren) **geprivatiseerd** wordt, roept uiteraard — en terecht — weerstand op bij degenen die daar tot vandaag vrij over konden beschikken: in de eerste plaats de kustvissers. Daar waar de kustwateren voorheen van ons allen waren, dan zullen deze in de toe-

komst gemonopoliseerd worden door enkele kapitaalkrachtige ondernemingen. (1) Hier is inderdaad verzet op zijn plaats. Dat verzet is sinds enige maanden fel toegenomen, niet in het minst door de acties van de uit de doden weer opgestane Vlaamse Vissersbond (VVB). Dat verzet is een interessant kluwen van gelijklopende en tegengestelde belangen, van tegennatuurlijke bondgenootschappen en geheime agenda's. De strijd tegen de

windmolens wordt inderdaad voortdurend doorkruist door andere gevechten, want met de zogenaamde Europese liberalisering van de energievoorziening, ontstaat er uiteraard een reusachtig groot gat in de markt. De windmolenparken vormen daar een onderdeel van. De energieproducenten kunnen dat marktgat in geen geval zomaar aan hun concurrenten overlaten. Bijgevolg wordt er ook een titanengevecht geleverd tussen al deze machtige en kapitaalkrachtige ondernemingen. Dat deze daarbij de visserij voor hun kar proberen te spannen is een feit.

Dan zijn er ten derde ook nog de tegengestelde belangen in de visserij zelf. Het is bekend dat enkele reders van grote boomkorvaartuigen zitten te wachten op een nieuwe doorbraak in het maximaal toegelaten vermogen (nu 1300 pk) van de scheepsmotoren

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

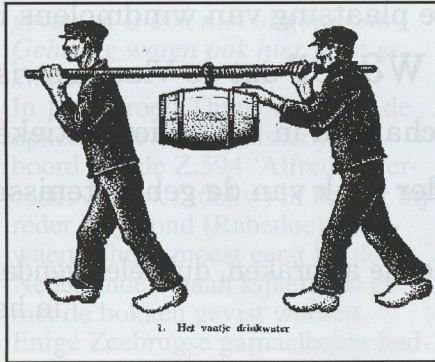
van vissersvaartuigen. Op het ogenblik dat dit zou gebeuren en het vermogen naar pakweg 1400 pk opgetrokken wordt dan zullen deze reders die bijkomende vermogens zeker willen halen bij de kustvissers. Wat we zeggen willen: bij de reders zijn er nogal wat die belang hebben bij een kustvisserij *zonder* toekomstperspectieven.

En ten slotte zijn er nog anderen die hun karretje aan de windmolenproblematiek vasthaken: kustburgemeesters, politieke partijen... allen hebben zij daarin eigen agenda's te verdedigen; boekjes die ze veelal voor ons gesloten houden.

Energieproducenten, kustvissers, grote boomkorvaartuigen, politieke partijen... Deze vier verschillende (soms gelijklopende, soms tegengestelde) belangen doorkruisen elkaar, maken (tijdelijke) bondgenootschappen en beïnvloeden de standpunten van o.m. de producentenorganisaties. Ja, het stormt hevig in ons glas water!

De energie van de lobbyisten

In dat gevecht spelen vetbetaalde lobbyisten een sleutelrol. Met belofes en andere sterke verhalen proberen ze alle betrokkenen voor hun zaak te winnen. In een eerste fase ging de grootste dynamiek daarbij uit van C-Power, dat windmolens plant op de Wenduinebank, vlak voor De Haan, op 6 km van het vasteland. Alhoewel *Seanergie* als eerste een aanvraag ingediend had, zouden het de C-Powerlobbyisten zijn die erin slaagden de RC aan hun kant te krijgen. Daarmee diende deze C-Power een flinke mep toe aan haar concurrenten, want wie de regering kan vertellen dat de visserij aan haar kant staat, heeft al een streepje voor in de concurrentiestrijd met de andere kandidaten. C-Power mocht dan maar de tweede aanvrager uit de rij zijn, haar mensen waren wel als eersten klaar met een goed onderbouwd dossier. Als niet onbelangrijk toemaatje waren er ook nog de goeie contacten met de SPA-ministers die C-Power verder kunnen vooruit helpen. Die partij komt trouwens op het (voorlopige) einde van dit



1. Het vaatje drinkwater

verhaal met een ei-van-colombus oplossing voor de dag om U tegen te zeggen. Maar laat ons niet op de gebeurtenissen vooruit lopen. C-Power nam dus een bijzonder agressieve start in het gevecht om de vette energiebrokken van de toekomst. Na die blitzstart zag het er zelfs naar uit dat deze C-Power als enige kandidaat de eindstreep zou bereiken. Dat schijnen ze trouwens ook in Walonië vermoed te hebben (zie laatste bladzijde in dit HVB). Zou dat effectief de strategie geweest zijn? Feit is dat de enige erkende producentenorganisatie ter zeevisserij, na goede contacten met C-Power (en slechte met *Seanergie* die de sectortop had laten weten geen plannen te hebben om compensaties toe te kennen), de regering destijds liet weten dat ze haar leden had omgepraat 'om onder bepaalde compensatievoorwaarden een gedeelte van haar visgronden ter beschikking te stellen voor het uitbouwen van een windmolenpark in zee.' De lezer zal opmerken dat het citaat het uitdrukkelijk over 'bepaalde compensatievoorwaarden' heeft en over één enkel windmolenpark, dat wellicht dat van C-Power had moeten worden.

In de RC werd Marc Aspeslagh aangeduid om er part-time bezig te zijn met de problematiek, zodat de hele zaak vlot afgewikkeld zou kunnen worden. In regeringskringen werd zelfs gezegd dat de RC *zèlf* het gebied aangeduid heeft waar de molens mogen komen omdat ze de vissers daar het minste schade kunnen berokkenen. (Dat zou de reden zijn waarom men in de regering de wenkbrauwen optrok toen de sector van de regering compensaties ging eisen.)

Tegelijk verspreidde het gerucht

zich snel dat de RC door C-Power 'omgekocht' zou zijn. Marc Aspeslagh zou een tijdlang zelfs 'op de payroll' van deze kandidaat bestaan hebben; de door de vlootafbouw sterk afgenomen inkomsten van de RC zouden door de kandidaat-windmolenparkbouwer aangedikt worden; de producentenorganisatie zou de compensaties toespeeld krijgen en die naar eigen goeddunken mogen verdelen enzovoort. HVB ondernam pogingen om de bron van deze geruchten op te sporen, maar slaagde er niet in bewijzen te vinden voor deze geruchtenstroom.(2) Bijgevolg klasseerden we dit gerucht in ons (bijzonder dikke) mapje 'Voorlopig: kaairoddels'. Want we moeten vooral in het oog houden dat ook de andere kandidaten hun lobbyisten op pad gestuurd hebben en dat het verspreiden van roddels tot het 'gereedschap' van elke lobbyist behoort. Het zou dus wel eens kunnen zijn dat pakweg de lobbyist van het concurrerende *Seanergie* het agressieve C-Power weer naar de tweede plaats proberen roddelen heeft.

Inmiddels in een gemeenteraad

Intussen moet er evenwel een blad toegevoegd worden aan deze geruchten. In de Bredense gemeenteraad van 19 april verklaarde de Vlaams Blokker Kurt Deschachte dat 'het Bredense gemeentebestuur namelijk door *Seanergie*, de uitbater van het park, compensaties aangeboden (zou) krijgen (...)'. Toen schepen Jacky Maes de Vlaams Blokker uitdaagde daarvoor bewijzen op tafel te



2. De geernaartvanger

leggen, zei Deschachte: 'Ik ben er zeker van dat er een dergelijk voorstel is geweest. Mijn informatie komt uit goede bron, met name van de heer Meert van de firma Seapower zelf.' (3) In afwachting dat ook deze boude stelling zou bewezen worden, voegen wij ook dit blad toe aan het 'roddelmapje' dat dus weer een beetje dikker wordt. Maar mocht het correct zijn wat Deschachte daar beweert, dan moeten we ons ook de vraag stellen waarom ene Meert van C-Power daarover met een marginaal oppositiedid zou willen spreken (en vervolgens de woede van het schepencollege op de hals halen). Zou C-Power nu wild om zich heen beginnen schoppen omdat ze het pleit aan het verliezen is? Volgens

de Bredense schepen Maes is er evenwel niets aan de hand. 'C-Power wil in verschillende kustgemeenten een promotiewagen plaatsen waarin ze haar visie over de windmolenparken verdedigt. Dat bedrijf betaalt daarvoor standgeld in al de gemeenten die het bezoekt en dus ook in

Bredene. Dat bedrag is hetzelfde als voor om het even welke andere promotiewagen. Als dat de compensaties zijn die Deschachte zoekt, dan wil ik hem dat contract zelf wel geven.'

Ofwel kletst gemeenteraadslid Deschachte inderdaad uit zijn nek (hetgeen wel meer voorkomt bij het Vlaams Blok), ofwel heeft hij toch 'iets anders' vernomen. Vergeten we niet dat concurrent Seapower z'n concessie(tje) inmiddels al binnengerijfd heeft. Zou het kunnen zijn dat C-Power er indertijd op gerekend had als enige een windmolenpark uit de brand te slepen? Zou het kunnen zijn dat de nieuwe concurrentieverhoudingen de rekeningen (en dus ook de beloftes van 'compensaties') van C-Power op losse schroeven zetten? Zou het kunnen zijn



3. De jolke mer de breunen vis

dat de RC van de weeromstuit enige (schijn)maneuvers uitvoert om alsnog de verwachte C-Powercompensaties binnen te rijven? Zeker weten doen we het natuur-

Tot hiertoe hebben de acties van de kustvissers en hun bondgenoten immers wel degelijk resultaat opgeleverd. Hun politieke onafhankelijkheid; hun methodes van directe actie; hun radikale verwerping van de plannen; de merkwaardig volgehouden weigering om toch maar vlug-vlug op het paard van de compensaties te wedden; hun drieste optreden tijdens de evaluatievergadering van de zgn. inspraakavonden; hun nog driestere TV-optredens in 'Recht van Antwoord', 'Koppen' en 'De Zevende dag' hebben de groene ministers wel degelijk aan

het denken gezet.

lijk niet (en er is evenmin iemand die het ons zal zeggen mocht dit wel degelijk het geval zijn).

Waar blijft het geld

In elk geval heeft de RC inmiddels het geweer van schouder veranderd, maar dan ook weer niet helemaal van harte. Daar waar er eerst volop over compensaties gesproken werd, heette het opeens dat er GEEN windmolenparken mochten komen. Die koerswijziging is mede onder druk van de veel radikalere Vlaamse Vissersbond gebeurd. Maar er kan ook nog iets anders meespelen. Waarom zou de RC opeens gaan deelnemen aan acties die de goeie contacten met C-Power op losse schroeven kunnen zetten? Zou het kunnen zijn dat C-Power in de nieuwe omstandigheden op

enige beloftes teruggekomen is? Zou het kunnen zijn dat de RC een nieuwe tactiek moet toepassen om C-Power aan zijn beloftes te herinneren?

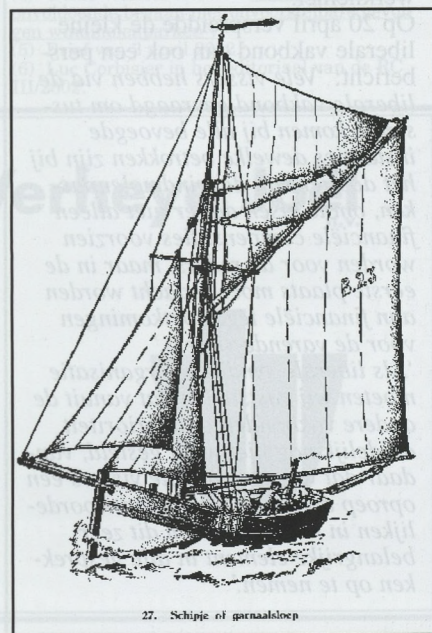
Reder-schipper Jan Ackx liet HVB destijds weten 'dat er voor het eerste jaar 200 miljoen (frank) is toegezegd aan de Rederscentrale. Over de vergoeding voor de volgende jaren zou niets vastliggen.' (4) Andere bronnen zeggen dat de RC 5 miljoen ontvangen heeft om het dossier van C-Power te ondersteunen en nog andere spreken over 15 miljoen. Klopt een van deze beweringen? En klopt de bewering van Geert Deman die in een brief aan de reders schrijft: 'De Rederscentrale is al maanden geleden tot een

principeakkoord gekomen betreffende de compensaties voor de komst van de windmolens (...)

De Rederscentrale kan op geen vlak een rechtszaak winnen door het ondertekende document?' (5) Heeft Deman gelijk?

We weten het niet, maar we weten wel dat de RC haar leden aanmaant géén geld te storten op de

rekening die kustvissersvrouw Lilliane Spiegelaere vrijhoudt om de



27. Schipje of garnaalsloop

kosten van een juridische procedure tegen de bouw van de windmolens te betalen. Het argument dat de RC daarbij aanhaalt is dat de organisatie zelf wel naar de rechter zal stappen als dat nodig en haalbaar zou blijken te zijn. Het blijft hoe dan ook merkwaardig dat de RC in alle acties die inmiddels ondernomen werden zo'n beetje aan de zijlijn blijft toekijken. Is dat om de reders van grote boomkorvaartuigen, die op de pk's van de kleintjes azen, niet voor het hoofd te stoten? In elk geval gebeuren de mobilisaties in de praktijk bijna uitsluitend door de VVB. Nog vreemder is dat de RC haar leden soms aanmaant van de gemeenschappelijke acties wèg te blijven. Wordt er op twee paarden gewed? T.a.v. de (door veel reders gehate) groene ministers stelt de RC zich inderdaad radikaal op, maar ze doet dat tegelijk wel zonder C-Power voor het hoofd te stoten, want men kan desnoods steeds met de vinger wijzen naar de actievoerende VVB, terwijl de RC zelf de handen in onschuld wast.

Compensaties voor vissers-werknemers

In de sector werd het compensatiedebat in het windmolendossier tot korte tijd geleden uitsluitend onder reders gevoerd. Vreemd is dat, want ook de vissers worden op 'percent' betaald. Als een reder visgronden verliest dan geldt dat evenzeer voor zijn vissers. Als een reder meent recht te hebben op compensaties dan geldt dat ook voor een visser-werknemer.

Op 20 april verspreidde de kleine liberale vakbond dan ook een persbericht: *'Veel vissers hebben via de liberale vakbond gevraagd om tussen te komen bij alle bevoegde instanties dewelke betrokken zijn bij het dossier van de windmolenparken, om te eisen dat er niet alleen financiële compensaties voorzien worden voor de reders, maar in de eerste plaats moet gedacht worden aan financiële tegemoetkomingen voor de varende vissers.'*

'Als liberale syndikale organisatie moeten wij vaststellen dat vanuit de andere vakbonden deze prioriteit duidelijk nog niet werd gesteld, vandaar dat wij namens alle vissers een oproep doen aan alle verantwoordelijken in het dossier om dit zeer belangrijke element in alle gesprekken op te nemen.'

Er is nog een mogelijkheid. Misschien is de RC gewoon niet meer in staat voldoende eigen mensen te mobiliseren, want de enige erkende producentenorganisatie heeft ondervonden dat ze op eigen kracht geen harde acties aan de middenkust kan ondernemen die de grootte van een speldenkop overschrijden.

In elk geval blijkt de RC de VVB om een of andere reden hard nodig te hebben. Nog niet zolang geleden zegde RC-voorzitter *Schiltz* nog tot elkeen die het horen wilde dat hij nooit ofte nimmer aan een en dezelfde tafel als de VVB-reders wil zitten. Maar sinds ze de acties tegen de windmolens voeren, hebben die VVB-ers al een mandaat in de *Provinciale Visserijcommissie* en een in het *Vlaams Visserijcomité* op zak, wel ja, aan dezelfde tafel waaraan ook de RC zit; wel ja, dank zij het ja-woord van dezelfde RC.

Dat zijn merkwaardige ontwikkelingen. Ze zijn zo merkwaardig dat we ons afvragen wat er nog meespeelt in dit schimmenspel. Zou dat geld kunnen zijn, véél geld? Grôte 'compensaties' die men verwacht had, maar nu op zich laten wachten?

Deman niet, Blok wel

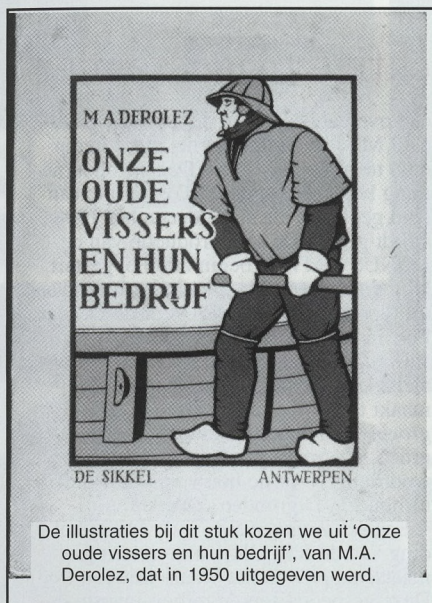
In elk geval hebben we hoe langer hoe meer redenen om ons af te vragen waarheen de RC aan het varen is. Wat heeft die club bijvoorbeeld bezielde om in haar kantoren het extreem-rechtse Vlaams Blok te ontvangen? Waarom heeft de RC een aantal tegenstanders van de windmolenparken op die vergadering uitgenodigd? Zouden RC-directeur (en Bredenaar) *Luc Corbisier* en Vlaams Blokker (en Bredenaar) *Kurt Deschachte* goede vriendjes zijn? Zeker, de Vlaams Blokvertegenwoordigers hadden een actieplannetje tegen de windmolenparken klaarliggen, maar het gebeurt wel meer dat politici iets rond de visserij willen doen en door de RC... kordaat wandelen gestuurd worden. Zo weten we wel zeker dat Agalevsenator *Michiel Maertens* heel wat tegen de windmolenparken in te brengen heeft, hetzelfde geldt voor zijn VLD-collega *Ramoudt* en ook voor de Oostduinkerkse *Jan*

Loones. Maar als dat drietal morgen een publieke vergadering in de RC-kantoren wil beleggen, zouden ze wellicht van een kale reis terugkomen. Op de RC zal men zeggen dat deze politici dat toch alleen maar doen om zichzelf te profileren, maar dat geldt dan uiteraard nog veel meer voor het Vlaams Blok dat politiek bijzonder geïsoleerd staat en bijgevolg hard op zoek is om gaten in het 'cordon sanitaire' te boren... o.m. via een actie tegen de windmolenparken.

De zaak is des te pijnlijker omdat *Geert Deman*, rederszoon en broer van varende vissers, voor de RC vandaag nog steeds *persona non grata* is. *Deman* zet zich (weliswaar op zijn eigen onnavolgbare manier) al vijftien jaar in voor de reders. Hij deed dat al in een tijd dat het Vlaams Blok nog niet eens van het bestaan van de kustvissers afwist. Ondanks het feit dat deze *Deman* in het windmolenverzet een prominente plaats inneemt (bijvoorbeeld d.m.v. zijn deelname aan het TV1-programma 'de zevende dag') meent RC-directeur *Corbisier* hem als volgt te moeten kapittelen: *'De Paarse "sparring partner" binnen de coalitie (...) houdt zich gedeisd (...) Hooguit kunnen ze heimelijk voor hun mening uitkomen als camouflagegroep "windkracht 12". Die vuile-wind specialist (...) kan de samenwerking van de RC en VVB blijkbaar moeilijk verteren. (...) Weeral frustratie.'* (6) Deze hitsige aanval werd door *Deman* beantwoord in zijn hogervermelde brief: *'In alle dossiers waar we mee bezig zijn, krijgen wij obstructie vanuit de Rederscentrale, het gaat hier om een trio dat kost wat kost de toekomst van een volledige sector naar zijn hand wil zetten.'*

Een brug te ver

Op de vergadering met het Vlaams Blok nodigde *Corbisier* ook de VVB uit en verder o.a. *Manu Desutter*, *Robert Coelus* en schepen *Beirens* van De Haan; allen fervente tegenstanders van de windmolens in de kustwateren. Het pleit voor het politiek inzicht van *Desutter* dat hij de vergadering onmiddellijk verliet toen



bleek dat het Vlaams Blok van de partij was. Uiteindelijk werd door de resterenden overeengekomen een actie in De Haan te organiseren waaraan alle politieke partijen kunnen deelnemen. Deze gaat door op de dijk in De Haan en wel in het week-end van Pinksteren. Op deze plek zouden enkele namaakmolens geplaatst worden en voor de rede van De Haan zouden vissersvaartuigen een protest laten horen en zien. Dat deze actie door de gebeurlijke aanwezigheid van het Vlaams Blok in een politiek schandaal kan ontaarden, zal de RC een zorg zijn aangezien het (zoals steeds) toch de VVB-vissers zijn die eraan deelnemen. Helaas staat er nu veel meer op het spel dan het imago van de RC. Elkeen die enig politiek inzicht heeft, moet zich nu toch afvragen wat de gevolgen kunnen zijn van dergelijk schandaal voor de strijd tegen het aanleggen van het

tweede windmolenpark (namelijk dat van C-Power). Vergeten we vooral niet dat minister Aelvoet (Agalev) nog haar handtekening moet zetten en... **dat zij momenteel aan het twijfelen is.**

Waar de RC hoe langer hoe meer machteloos blijkt te zijn, hebben de acties van de kustvissers en hun bondgenoten tot hiertoe immers wel degelijk resultaat opgeleverd. Hun methodes van directe actie en politieke onafhankelijkheid, hun radicale verwerping van de plannen; de moedig volgehouden weigering om toch maar vlug-vlug op het paard van de compensaties te wedden; hun drieste optreden tijdens de evaluatievergadering van de zgn. inspraakavonden; hun nog driestere TV-optredens in 'Recht van Antwoord', 'Koppen' en 'De Zevende dag' hebben de groene ministers wel degelijk aan het denken gezet. Meer zelfs: zoals de zaken er nu voorstaan is er veel kans dat de kustvissers met deze groene ministers méér bereiken dan ze dat ooit gedaan hebben met de ouwe blauwe en oranje excellenties, waarnaar de RC zo intens terugverlangt.

Net nu de groene ministers aan het twijfelen gaan of het tweede windmolenpark er moet komen, wordt het zwarte Vlaams Blok — als het ware de natuurlijke tegenstander van de groenen — door de RC binnengehaald! Een betere manier om de nieuwgelegde, broze, maar toch hoopvolle contacten tussen groene ministers en vissers (zoals dat o.a. bleek uit de uitlatingen van minister Aelvoet in het TV-programma 'De zevende dag')

weer af te breken valt nauwelijks te bedenken. Ja, een mens vraagt zich hoe langer hoe meer af waar de RC in dit troebel water naartoe aan het varen is.

Maar intussen waren we de SP uit het oog verloren, de regeringspartij die we bij de aanvang van ons stuk als paraplu boven C-Power plaatsten. Nadat ook de kustburgemeesters de strijd tegen de windmolenparken in een hogere versnelling gezet hadden, vond deze partij het hoogtijd dat de impasse zou doorbroken worden. Tegenover de twijfelende groene ministers plaatste de SPA op 26 april een kordaat nieuw standpunt waaruit wij leren dat ze er nu voorstander van is dat de windmolenparken *niet* in de kustwateren geplaatst worden, maar wel op de *Thortonbank* (27 km buiten de kust). De VVB heeft prompt laten weten dat de kustvissers het een prachtige oplossing vinden.

Wordt ongetwijfeld vervolgd.

Flor Vandekerckhove

(1) Zie kaderstukje op volgende bladzijde: Kustvissers nemen het op tegen bijzonder machtige tegenstander.

(2) In het advies van het CREG lezen we wel: 'De N.V. C-POWER benadrukt dat zij werkt aan een vrijwillige regeling met de erkende productienorganisatie van het georganiseerd zeevissersbedrijf (onze streep, N.v.d.R.) teneinde mogelijke interferenties en belangenconflicten te voorkomen bij de uitoefening van de professionele activiteiten van de zeevissers enerzijds en van de N.V. C-POWER anderzijds. Zij benadrukt dat deze vrijwillige regeling geenszins een erkenning door de N.V. C-POWER inhoudt van een compensatie voor het berokkenen van 'schade' in de juridische zin van het woord. De N.V. C-POWER engageert zich wel tot het uitwerken van een objectieve financiële regeling voor de betrokken kustvaartuigen voor de eventuele (onze streep N.v.d.R.) hinder die zij zouden ondervinden tijdens de bouwfase.'

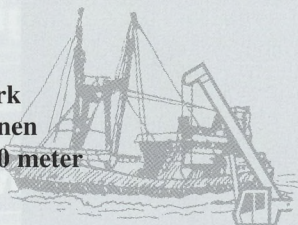
(3) De Zeevacht, 19.04.02.

(4) Guido Walters in HVB: 'Jan Ackx: "Reders onvoldoende begaan met onvoorstelbare gevolgen windmolenparken".'

(5) Brief van 3 april 2002.

(6) Luc Corbisier in het editoriaal van de RC III/2002.

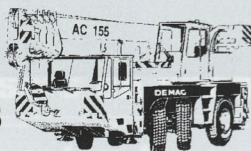
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Verhuur telescopische kranen
tot 80 ton, giek lengte tot 70 meter



Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
Werkkaai 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.



Waalse overheid financiert mee windmolenparken in zee Kustvissers nemen het op tegen bijzonder machtige tegenstander

HET GEVECHT DAT de kustvissers voeren voor het behoud van de vrije kustwateren richt zich momenteel tegen C-Power. In augustus moet minister Aelvoet zich immers uitspreken over het milieu-effectenrapport dat uiteindelijk zal beslissen of het tweede park er al dan niet komt, want de vergunning van het CREG heeft C-Power inmiddels wel al op zak.

HERHALEN WE EVEN. De N.V. C-POWER heeft de intentie om op de Wenduinebank een windenergiepark te bouwen van 50 turbines van 2 MW. Dit initiatief kadert in het engagement van de Europese Unie om tegen 2010 het equivalent van 15 % van de primaire energiebehoeften in te vullen op basis van hernieuwbare energie.

Wat plant deze C-Power nu echt als compensaties voor de kustvisserij? Twee keer niets! Uit het rapport van de Commissie voor de regulering van de elektriciteit en het gas (CREG) 'blijkt dat volgens de waardering van de aanvrager, er geen of slechts een gering effect is op de verschillende invloedsgebieden' en verder heet het zo: 'Dat de visserijgebieden beperkt worden is het logische gevolg van het feit dat de elektriciteitswet de bouw

van windenergieparken in de Noordzee mogelijk maakt en is derhalve niet de verantwoordelijkheid van de aanvrager. De eis vanwege het departement Landbouw tot financiële compensatie door de aanvrager van het windturbinepark lijkt de CREG dan ook onterecht.' Er is dus geen vuiltje aan de lucht, want: 'Bij de keuze van dit gebied is rekening gehouden met allerlei factoren, zoals (...) de invloed op andere activiteiten in de zeegebieden (zoals zeevisserij en scheepvaart) (...)'

De macht

Wie is deze tegenspeler die erin slaagt de CREG-rapporteurs aan zijn kant te scharen? Het C-power consortium werd in 1999 speciaal gesticht voor het bouwen van het windmolenpark in de kustwateren. Oorspronkelijk werd het kapitaal van C-Power NV geleverd door Interelectra, Turbowinds en Dredging International. Daarna voegden twee belangrijke Waalse maatschappijen de vennootschap: Ecotech en Socofe.

* Interelectra is de grootste openbare distributeur van elektriciteit in België. Sinds '96 beheert dit bedrijf het windmolenpark in Zeebrugge. In recente jaren heeft het bedrijf ook verschillende windturbines in Limburg geplaatst.

* Turbowinds is een Belgisch bedrijf dat sinds 1985 actief is in de sector van de windenergie. In de wereld leverde het al zo'n 400 windturbines (waarvan de grootste goed waren voor 600 kW). In 1999 sloot Turbowinds met Bonus Energy of Denmark

een overeenkomst om de turbines van 1 en 2 MW in België (in de kustwateren dus) te verdelen. Deze Deense onderneming heeft reeds een 2 MW-turbine aan land geplaatst die sinds december 1998 wordt getest. De serieproductie van de BONUS 2 MW is begin 2000 opgestart. Nog dit jaar worden 20 windturbines van dit type (offshore versie) voor de Deense kust in Middelgrunden geplaatst.

* Dredging International (DI) is een ons welbekende baggermaatschappij. Ze maakt thans deel uit van de DEME-groep. Een andere dochter van deze groep, Hydro Soll Services, is verantwoordelijk voor de bouw van de windturbines in Utgrunden, Zweden.

* Ecotech Finance S.A. is de Milieuholding van de S.R.I.W., de investeringsmaatschappij van het Waals Gewest.

Deze gespecialiseerde milieu-investeringsmaatschappij, heeft participaties in meer dan twintig bedrijven actief in de milieusector en heeft een eigen volstort vermogen van meer dan 3 miljard BEF.

* Socofe S.A. is de gespecialiseerde energie- en nutspatiatiemaatschappij opgericht door de belangrijkste steden en gemeenten en intercommunales van het Waalse Gewest met een maatschappelijk kapitaal van meer dan 100 miljoen EUR. Noteren we ten slotte nog dat deze Socofe ook een participatie heeft in SPE, dat deel uitmaakt van... Seanergie, de andere windmolenparkbouwer in de kustwateren. (fv)

KBC-Service voor de visserij

Word golfbreker.



we hebben het voor u

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

www.kbc.be