

HVB sprak met
Veerman
junior

Meer tong
dan schol

Gabriëls
kwam
garnaal
vangen



De Viaenes:
waar garnalen
belangrijk zijn



Gegevens over bovenstaande foto ontbreken ons volledig. Klaarblijkelijk staan daarop vader en zoon afgebeeld en daarbij een scheepsmodel van een vissersschip uit Blankenberge. Wie denkt ons verder te kunnen helpen, telefoneert naar Juul De Vocht (050 / 51 25 71) die er vervolgens probeert werk van te maken. [Voor de liefhebbers: zie ook bladzijde 27 in dit blad.]

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, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausning, Willem Lanszweert, Marc Loy, L.K.Merate, Annie Vanhee (tekeningen), Willy Versluys (directie), E. Volk, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie; te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).

V.u.: D. Crabeels,
Slipwaykaai 2, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:

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.

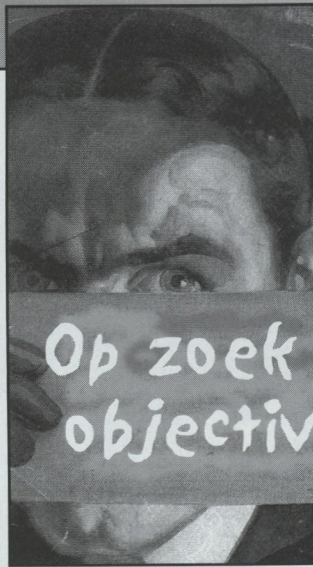
ISSN: 0776-6912

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



Op zoek naar
objectiviteit

WIE DACHT DAT de editorialist van HVB in een bevoorrechte positie verkeert omdat hij alleen maar kritiek moet spuien, heeft het verkeerd voor. De kritiek die hij inderdaad overdadig op deze bladzijde uit komt immers altijd als een boemerang naar hem terug. En, o wee, onderweg heeft die boemerang aan gewicht, aan snelheid, aan kracht, aan macht en aan invloed gewonnen. Dat komt allemaal doordat de editorialist van HVB zijn giftig pennetje nòit naar beneden gooit, maar altijd naar boven, naar bijzonder machtige mensen die hun macht uiteraard niet ongebruikt laten liggen. Al te graag gebruiken ze die om bijvoorbeeld op achterbakse wijze de rechtschapenheid van de editorialist in vraag te stellen, om hem te verwijten dat hij niet objectief is, om hem desnoods te broodroven. Ja, deze jongen weet waarover hij spreekt, want dat alles is hem ook daadwerkelijk overkomen.

Het jongste verwijt is dat de stellingen in dit blad met betrekking tot de kustvisserij niet objectief zouden zijn. De commentator van HVB zou in het debat over een exclusieve viszone voor de kleine kustvisserij de kant van deze laatsten gekozen hebben. Daarmee zou hij gezondigd hebben tegen een vermeende ongeschreven wet die zegt dat een penne-likker geen eigen mening mag hebben.

Degenen die hem dat verwijt toesturen daarentegen staan blijkbaar boven die ongeschreven wet, want zij mogen naar hartelust waarheid en fantasie met elkaar verwarren, hun eigen belangen als zijnde het algemeen belang verkopen, sjoemelen waar het kan, de huidige gang van zaken als een soort onvermijdelijke natuurwet voorstellen en als een papegaai de woorden van hun superieuren napraten als waren het hun eigen gedachten.

Als we — inderdaad! — de kustvisserij bijtreden in hun argumenten om een eigen viszone exclusief voor de allerkleinsten voor te behouden, dan betekent dit dat we ons in deze kwestie — inderdaad! — solidair verklaren met die kustvisserij. We hoeven daarvoor niet eens onze objectiviteit aan de kant te schuiven. De argumenten die de kustvisserij naar voor brengen zijn immers correct. De argumenten van de tegenstanders (voor zover ze ons die kenbaar maken!) daarentegen lijken ons ondermaats te zijn. Zo is er bijvoorbeeld het zgn. argument dat 'acht kustvisserij van iets meer dan 70 BT' helemaal ten onrechte uit die zone geweerd worden. Maar we treffen dergelijke vermeende 'kustvisserij van iets meer dan 70 BT' momenteel wel zo'n beetje overal ter zee aan, zowel binnen de 3-, de 6-, de 12-mijlszone als erbuiten. En nergens ontdekken wij een sectorvoorstel om die vermeende 'acht' slachtoffers van 'iets meer dan 70 BT' in het project te integreren. Wel weten we dat de sectortop alles in het werk stelt om heel de situatie gewoon te laten voor wat ze is en de kust bijgevolg verder leeg te laten vissen als voorheen. En dat alles terwille van de heilige koe van de vrije concurrentie, de heilige onzichtbare hand van de vrije markt en dus van het recht van... de sterkste!

Het is niet omdat de kustvisserij in dit gevecht de steun van de sectortop moeten missen dat HVB met de wolven moet meehuil. En voor de rest willen we u de mening van de bekende journalist Pol Goossens niet onthouden: 'Het is tegenwoordig bon ton te beweren dat je als journalist geen mening mag hebben, maar dat vind ik een hypocriete tsjevenhouding. Mensen die geen mening hebben moeten plaatslager worden, SP-voorzitter of, erger nog, CVP-voorzitter, maar geen journalist.' En dat is ook de mening van...

de man op de kaai.



Marc Bekaert heeft het garniaalpellen al in de vingers. Minister Gabriëls, mevrouw Mia Op De Beeck en Vlamvoorzitter Walter Vandepitte volgen zijn subtiële handbewegingen. (foto gw)

VLAM opent garnaaalseizoen

‘Dag van de Vlaamse garnaal’ met Gabriëls

“IEDEREEN WAS GEMOBILISEERD op de eerste Dag van de Vlaamse garnaal: de beleidsverantwoordelijken, de drie visveilingen en de pers. Alleen de garnaal liet het afweten!”, zo vatte een persmedewerker de promotiedag samen, een aardige samenvatting die we volledig onderschrijven.

De uitnodiging voor een dagje “Garnaalvissen met Gabriëls” deed ons even twifelen. Wie is nu de (Vlaamse) minister van landbouw en visserij? Vera Dua, jawel. We hadden even uit het oog verloren dat het Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing vzw (de VLAM) onder voorgedij gebleven was van de Vlaamse minister van economie. Vandaar dat de Limburgse excellentie door Marc Bekaert (ZV) kon ingezet

worden ter gelegenheid van de start van het garnaaalseizoen. Voor een geslaagde start lag 2 augustus iets te vroeg. Zoals reeds aangegeven was de vangst mager. De oorzaak is niet ver te zoeken wist de ervaren garnaalvisser Charles Beuckels bij het einde van de rit in Nieuwpoort. Onderweg leerden we al dat de garnaal zich nog verstopt omdat de temperatuur van het water nog enkele graden te laag is. Charles voegde er nog enkele oorzaken aan toe. *“Het water is nog te klaar en wij-tijng, de natuurlijke vijand van garnaal, voelt zich daar goed bij. Ook zuidwestenwind is een ongunstige factor. Vandaar de volkswijsheid dat een garnaalvisser bij zuidwestenwind het zout in zijn patatten niet verdient. Ik verkies*

En de 9de
Dag van de
dagverse
Oostendse
Garnaal
volgt op
15
september

Garnalen
 zonder
 bewaarmiddel,
 deze nacht gevangen



noordoostenwind en een beetje storm die het water troebel maakt. Daarna is altijd meer garnaal te vangen.”

Toch garnalen

De verzamelingplaats voor de genodigden was Zeebrugge. Voorzitter van de sectorgroep visserij en aquacultuur van de VLAM, Mia Op De Beeck, mocht de minister, de provinciegouverneur, enkele topambtenaren en een meute persmensen verwelkomen. Een korte wandeling door de Zeebrugse Visveiling, waar de in Nederlandse wateren geoogste garnaal (340 kg) van de Z.63 *Thalassa* over de zeef ging, en een bezoekje aan de veilzaal konden er nog af. Er was immers gevraagd om ons strikt aan het tijdschema te houden. Samen met ZV-bazin mevrouw Marie-Jeanne Becaus en de televisiecamera's scheepte het ministerieel gezelschap in aan boord van de met vertraging uit Oostende overgekomen toeristische garnaalesscheepje *Crangon*. De rest van de pers werd voor het tripje naar Oostende naar twee sportvissersvaartuigen verwezen. Onderweg lag de *Crangon* een uurtje aan het garnaalnet dat bij het halen alles behalve garnaal opleverde. Burgemeester Jean Vandecasteele en de bestuursders van het AG Vismijn Oostende vormden daarna het ontvangstcomité aan de Oostendse visserssluis. De lunch in het bestuursgebouw van de Oostendse vismijn was tegen alle verwachtingen in rijkelijk voorzien van garnaal. “Ze zijn misschien niet voor onze kust gevangen, maar ge moogt gerust zijn, ze komen van Vlaamse vaartuigen”, verzekerde Rederscentralevoorzitter Bart Schiltz, die ook nog pleitte voor een overlegplatform waarbij de sector met één visie naar buiten treedt. Freddy Pollet, afgevaardigde bestuurder van AG Vismijn Oostende, adviseerde de minister om het promotie- en marketingbeleid van zijn departement en van de VLAM nog beter af te stemmen op het quotabeleid. “Een doorgedreven coördinatie kan er toe bijdragen dat een daling in de

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.



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:
GSM
RENAUD 0477 36 25 62

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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



Vlam-promotiededewerker voor de visserij Luc Huysmans overhandigt Jaak Gabriëls een beeldje van een garnaalvisser als aandenken aan de eerste promotiedag voor de Vlaamse garnaal. (foto gw)

En de 9de
Dag van de
dagverse
Oostendse
Garnaal
volgt op
15
september

Minister Gabriëls ontvangt een scheepsmodel van de N.702 uit de handen van de Nieuwpoortse burgemeester Roland Crabbe. (foto gw)



Garnaalveiling voor nabestaanden Z.548

Tijdens het bezoek van minister Gabriëls werd in de Zeebrugse Visveiling een kist van 25 kg garnaal verkocht ten voordele van de nabestaanden van de slachtoffers van de Z.548 *Flamingo* waarbij vier Oostendse vissers het leven lieten. De Z.548 was een vaartuig dat regelmatig garnaal aanvoerde in Zeebrugge. Vishandelaar Gerrit Geldhof (Visgroothandel Gerrit) klokte af op 770 euro. De Lions Club Brugge Maritime voegde nog 5.000 euro toe aan het bedrag.

aanvoer gecompenseerd wordt door een grotere vraag naar het schaarser product. Dat veroorzaakte weliswaar een prijsstijging, maar levert ook een bijdrage tot het inkomensbehoud voor de diverse belangengroepen in de aanvoersector.”

De derde en laatste etappe bracht het gezelschap per bus naar Nieuwpoort. Burgemeester Roland Crabbe en vismijndirecteur Marcel Madou hadden erg hun best gedaan om een couleur locale te creëren in de vernieuwde Jozef Verbanckzaal. Jaak Gabriëls en gouverneur Breyne zagen er Charles Beuckels bezig met herstelwerk aan een korre en een peloton garnaalpelsters demonstreerde hoe eenvoudig het ont-pantseren van het zeebanket kan zijn.

In zijn slottoespraak zei Jaak Gabriëls dat hij aan zijn ambts-termijn als minister van Middenstand en Landbouw een boontje overgehouden had voor de visserijsector. *“Ik denk dat ik mag zeggen dat ik toen een en ander verwezelijkt heb. Het meest tevreden ben ik over ‘Het strategisch plan voor de toekomst van de Belgische - of moet ik zeggen ‘Vlaamse’ - visserij’, dat door professor Crijns werd uitgewerkt.”* We onthouden ook zijn ambitieuze slotzin: *“De Vlaamse garnalen zijn de lekkerste van de wereld. Wij wisten dat al. Nu gaan we deze boodschap*

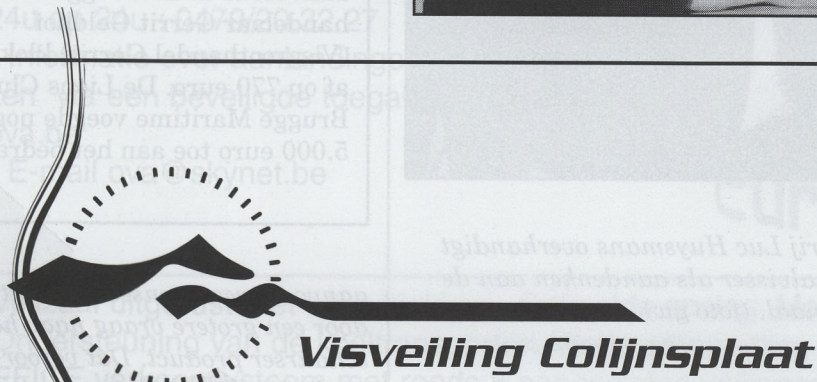
ook naar de rest van de wereld uitdragen."

Tenslotte is het niet de gewoonte dat een minister met lege handen huiswaartst keert. Namens het Nieuwpoortse gemeentebestuur mocht de minister een makette in ontvangst nemen. Van de kant van de VLAM kreeg hij als dank voor zijn aanwezigheid een terracottabeeld van een garnaaalvisser, vervaardigde door de Buggenhoutse kunstenaar Tuur de Rijbel.

(gw)



Provinciegouverneur Paul Breyne en mevrouw Mia Op De Beeck op de zitjes van de Zeebrugse veilzaal. (foto gw)



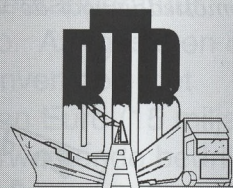
Kleine en eurokotters zijn voor ons een feit, zeker als het gaat om kwaliteit. Maar het is ook voor u nog niet te laat. U weet de weg naar Colijnsplaat.

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



Telefoon: 0031 113 695 383, Telefax: 0031 113 695 229.
Gsm Nelly: 0031 653 789 585

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

Opnieuw garnaalveiling op zaterdag in Oostende

In overleg met de garnalvissers heeft het AG Vismijn Oostende beslist om op zaterdagmorgen opnieuw garnaal te veilen. De regeling duurt tot half december met eerste verkoop op zaterdag 31 augustus. De veiling, waarop geenszins vis wordt verkocht, start telkens op 9 uur.

N.64 Mooie Meid te koop

Na het faillissement van de Rederij *De Mooie Meid* uit De Haan (zie elders in dit nummer) wordt het vaartuig N.64 *Mooie Meid* (19,60 m., 145 kW, bouwjaar 1989) uit de hand te koop aangeboden. Curator *Longeville* uit Oostkamp sloot vorige week de eerste ronde af met vier biedingen, waarvan twee afkomstig uit Nederland. De kandidaat-kopers krijgen nu de kans een hoger bod uit te brengen. Als het hoogste bod de schuldeisers voldoening geeft wordt de koop toegewezen. In het andere geval kan de curator alsnog een openbare verkoop organiseren.

Ex-N.52 Sea Hunter wordt garnaalkotter

Het op 8 oktober 1988 gezonken Nieuwpoortse vaartuig N.52 *Sea Hunter*, waarbij de vierkoppige bemanning omkwam, wordt momenteel omgebouwd tot garnaalkotter die zal varen onder nummer TX.27 met thuishaven Texel. Het wrak werd na de lichterding aangekocht door een handelaar die het doorverkocht aan de Nederlandse garnaalreder Mattheijs van der Ploeg (Rederij De Rousant) uit Zoutkamp die het vaartuig blijkbaar opnieuw te koop zette. Het is de VOF Hutjes uit Texel (Adri en Marco Hutjes) die het casco in Den Oever laat verbouwen.

Z.431 Roulette verkocht aan broer

De Z.431 *Roulette* en de vennootschap BVBA Caroline van Ben Bout, met

zetel in de Zonnebloemstraat in Knokke-Heist, is overgenomen door Danny Bout BV uit Yerseke. De eurokotter vaart voortaan als Z.431 *Alles Wisselt*. De Z.431 werd gebouwd door de Zeebrugse Scheepswerven NV (Joël Verheye en Padmos) op een casco van de Nieuwe Scheldewerven in Rupelmonde in 1997. Reder Danny Bout verkocht af zijn oude KG 7 Christina in Ierland.

Ministerie van Landbouw geregionaliseerd

Per 1 oktober is het Ministerie van Landbouw niet langer een federale instelling. Alle diensten vallen vanaf die datum onder het Vlaams Gewest. Dat geldt ook voor de Dienst Zeevisserij in Oostende.

Vera Kyndt opnieuw beste garnaalpelster in Colijnsplaat

De Bredense Vera Kyndt won voor de derde keer de garnaalpelwedstrijd in Colijnsplaat. Haar belangrijkste rivale, haar clubgenote Berlinda Bruynsteen uit Oostende, eindigde tweede. De Oostendse Garnaalkruisers leggen al enkele jaren beslag op de eerste plaatsen in het Open Nederlands kampioenschap garnaalpenellen in Colijnsplaat. Tijdens de plaatselijke Visserijdagen was het niet anders. Vera Kyndt was wel niet de snelste pelster, maar won het pleit met het hoogste rendement.

Pieters Groep volledig in handen van Fjord-Seafood

De grote fusie van drie Noorse visbedrijven is afgeblazen. Door de fusie van Fjord-Seafood, Domstein en het staatsbedrijf Cermacq zou een nieuwe tenor op de wereldmarkt voor visverwerking, -kweek en voeding ontstaan. Het gevolg is dat Fjord-Seafood en Domstein opnieuw een afzonderlijke leven gaan leiden waardoor Pieters Groep een volle dochter van Fjord-Seafood wordt. Twee jaar geleden telde de Noorse joint

venture Fjord Seafood-Domstein 3,2 miljard frank neer voor de Brugse Pieters Groep. Beide ondernemingen namen een 50-procentparticipatie in het Brugse visbedrijf.

Pieters Visbedrijf koopt Visfactory

Pieters Visbedrijf heeft het Mechels visverwerkings- en distributiebedrijf Visfactory Verberckmoes overgenomen. Het familiebedrijf zal geïntegreerd worden bij de Pieters-vestiging in Londerzeel. Visfactory Verberckmoes boekte vorig jaar een omzet van 4,95 miljoen euro (200 miljoen frank). Twee jaar geleden was dat nog 5,4 miljoen euro. Het bedrijf werkt met twaalf medewerkers. De afzet van het bedrijf gebeurt hoofdzakelijk in de regio Antwerpen-Brussel. Verberckmoes beschikt over fileerfaciliteiten en levert verse, gerookte en diepgevrozen visproducten, garnalen, mosselen en kreeften aan groothandels, horecabedrijven en visdetaillisten.

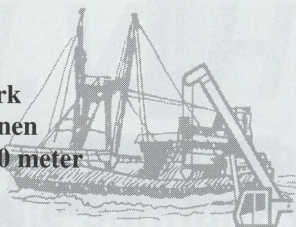
Geen gratis mosselen op Mosseldag in Yerseke

De jaarlijkse Mosseldag op 17 augustus bracht minder volk naar Yerseke dan voorheen. Daar was een goede reden voor. In het verleden werden duizenden bakjes mosselen gratis uitgedeeld. Dit jaar was het even anders. De 8.000 kilogram kleine zomermossel werden tegen een euro per portie aan de man gebracht. Dat het mosseltekort reëel is werd met cijfers aangetoond. In 1999 werd tot op de Mosseldag 326.948 mosseltonnen (een mosselton is 100 kg) op de veiling gebracht. Voor dezelfde periode werden dit jaar amper 129.962 mosseltonnen verhandeld. Met die hoeveelheid kleine waddenmosselen moet de handel draaiende gehouden worden.

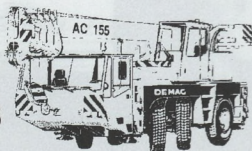
Nieuwe Nederlandse staatssecretaris voor visserij

Binnen de nieuwe regering in Nederland zit de bevoegdheid voor visser-

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



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



Verheye Joël
n.v.



ijzaken in handen van een minister en een staatssecretaris. Minister Cees Veerman (CDA) kreeg de portefeuile van landbouw, natuurbeheer en visserij. Staatssecretaris en landbouweconoom Jan Odink (Lijst Pim Fortuyn) is bevoegd voor dezelfde materie, maar draagt de grootste bevoegdheid voor de visserij. Zij nemen taken over van minister Brinkhof en staatssecretaris Geke Faber.

35 procent van Nederlandse visquota verhuurd

De nieuwe voorzitter van het Nederlandse Productschap vis, Jan Loonen, heeft al kritiek geuit op de hoge mate waarin de Nederlandse visquota in huur worden gegeven. Op dit ogenblik wordt meer dan een derde (35 procent) van de visquota verhuurd. Jan Loonen vindt dat geen goede zaak. Hij vindt het percentage onaanvaardbaar hoog en een slechte zaak voor jonge en startende ondernemers in de visserijsector. Hij vindt dat er een wettelijk initiatief nodig is om de quotaverhuur terug te dringen tot redelijke proporties.

Scheepswerf Reimerswaal haalt certificaat

De Nederlandse scheepswerf Reimerswaal uit Hansweert kreeg het VCR-certificaat van Lloyds Register of Shipping toegekend. Om zover te komen moes-

ten ook de vijftig personeelsleden een VCA-cursus volgen. Daarin stonden aspecten als veiligheid, het welzijn van het personeel en het milieu centraal. Directeur Adri Verras van de scheepswerf zegt hierover: *'Het vergt heel wat, maar zoals er nu met bepaalde disciplines wordt omgegaan is een verschil van dag en nacht. In 17 jaar tijd hieeft hier een cultuuromslag plaatsgevonden waar je U tegen zegt.'*

Quotaruil

Tussen het Verenigd Koninkrijk en België werd volgende quotaruil afgesproken. Het VK krijgt van België 18 ton schelvis Vb, VI; 5 ton kabeljauw Vb, VI; 10 ton langoustines VII. België krijgt in ruil: 38 ton schelvis VIIb-k en 29 ton kabeljauw VIIa.

Tijdelijke sluiting van de Noordzee draagt niet bij tot herstel van kabeljauwbestand

De sluiting van een deel van de Noordzee in de periode van 15 februari tot 1 mei vorig jaar heeft geen positief invloed gehad op het herstel van de kabeljauwstand. Dit blijkt uit het onderzoek dat het Nederlands Instituut voor Visserijonderzoek (RIVO) heeft verricht naar de Nederlandse vloot.

De sluiting van een deel van de Noordzee was de eerste stap van het herstelplan van de Europese Commissie voor

de kabeljauw in de Noordzee. Uit het rapport blijkt dat de (boomkor)visserij zich verplaatste van het gesloten gebied naar open gebieden. Daardoor verhoogde de visserijdruk op kabeljauw en de bijvangst van ondermaatse kabeljauw in de open gebieden. De resultaten van het onderzoek bevestigen dat vermindering van de visserijdruk noodzakelijk is voor het bestandsherstel. De maatregel voor stilliging en experimentele toepassing van selectieve vistechnieken hebben er volgens het rapport wel toe bijgedragen dat de visserijdruk op kabeljauw niet verder is toegenomen.

Faillissementen

* REDERIJ DE MOOIE MEID BVBA, Ringlaan Noord 65, De Haan, rederij ter visserij, opgericht op 17 maart 2000 en eigenaar van de N.64 Mooie Meid (ex-N.73 Kotje). Failliet verklaard te Brugge op 25 juli 2002.

* HET PALINGPALEIS CVBA, Goedeheerstraat 23, 2000 Antwerpen, groothandel in vis, schaal- en schelpdieren, opgericht op 25 juni 1990. Failliet verklaard in Antwerpen op 1 augustus 2002.

* GABRIEL SA, rue Joseph Werson 2, Malmedy. Omzet: 11.317 .281 eur (456,5 miljoen frank) personeel: 45. failliet verklaard in Verviers: 24 juni 2002

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

BVBA

LEKENS H.

Bvba LEKENS H.
BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!
Peraltastraat 7 - 8000 Brugge
Tel.: 050/32 13 31 - Fax: 050/32 12 98

Drie nieuwe havenkapiteins aan de kust

De raad van bestuur van het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende heeft twee nieuwe havenkapiteins aangesteld en net als in Zeebrugge is een van de functies aan een vrouw toegevoegd. Réjane Gyssens (foto 1) was al in dienst als havenluitenant. In haar nieuwe functie is de Oostendse verantwoordelijk voor de operaties. Herinneren we de lezers eraan dat HVB kpt. Gyssens al interviewde in HVB nr I/1991.

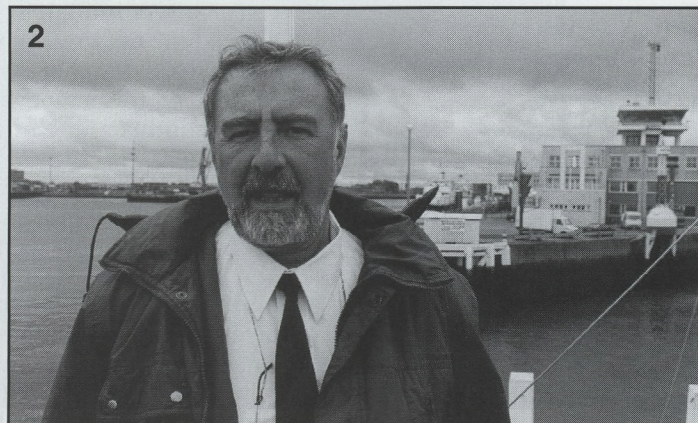
De Oost-Vlaming (foto 2) Ronald

Kreps (45) uit Laarne is verantwoordelijk voor de veiligheid en milieu. Beide kapiteins zijn afgestudeerd aan de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen en hebben er een jarenlange ervaring als officier ter lange opzitten.

Zeebrugge

Ook Zeebrugge heeft vanaf 1 september haar eerste vrouwelijke havenkapitein. Kapitein Kim Pettens (foto 3) is afkomstig uit Bonheiden, ze studeerde als beide andere kapiteins af aan de Hogere

Zeevaartschool te Antwerpen en heeft er inmiddels ook al tien jaar lange omvaart op zitten. Binnen de Zeebrugse haven is Pettens verantwoordelijk voor de begeleiding van en de controle op gevaarlijke goederen, het aanduiden van de aanlegkaai van de bezockende schepen, en als officier van justitie kan ze proces verbaal opstellen voor overtredingen die in de haven vastgesteld worden. (jd en gw)



N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Brieven

Brieven voor deze rubriek worden verstuurd naar HVB, H. Baelskaai 12 te B-8450 Oostende.

Faxen kan op 059 32 55 59. .

E-mail gaat naar hetvisserijblad@hotmail.com. Publicatie houdt niet in dat de redactie akkoord gaat met de inhoud van de brief. Verder behoudt de redactie zich het recht voor brieven in te korten en te redigeren.

Naamloos opgestuurde brieven gaan onverbiddelijk de prullenmand in.

Meer brieven op bladzijde 17 en 22.



Burgerlijke ongehoorzaamheid

De vis en de visserij hebben het zwaar te verduren. De Belgische visserij is zelfs bijna ter ziele. Tot overmaat van ramp wil Europa de visserij nogmaals laten inkrimpen. De ambachtelijke visserij wordt hierdoor vermoord. Dat zal voor veel kleine vissersplaatsen en vissersgemeenschappen het einde zijn. Alle kleine, vissers, met een eigen vissersvaartuig zouden zich moeten verenigen en richting Brussel trekken. Val daar, met woorden, de lobby aan van van de machtige visconservenindustrie. Want daar komt het gevaar vandaan. Grote fabrieksschepen vissen de zeeën leeg ten behoeve van de vismeelindustrie: Unilever & C°. Wie krijgt de schuld? Wie moet betalen? Juist, de kleine visser die zijn brood verdient voor zijn gezin. Terwijl het juist de schepen boven een bepaalde tonneermaat en de fabrieksschepen zijn die zouden moeten verdwijnen. Deze oplossing, samen met een jaarlijkse rustperiode (de paaitijd) zullen de vispopulaties, de

ambachtelijke visserij en hiermee ook de vissersdorpen weer doen opbloeien.

Vissers, weiger de plannen van Europa uit te voeren! Enter de fabrieksschepen!

H. de Bruyn, Rotterdam

Eurokotters

Wanneer ik in uw blad lees dat de voorzitter van de Vlaamse Vissersbond een zone van zes mijl vraagt waarin alléén de kustvissers tot 70 BT mogen vissen, dan vraag ik me af waarmee hij eigenlijk bezig is. Volgens Barbaix zijn het blijkbaar uitsluitend de eurokotters die de achteruitgang van de kustvisserij bewerkstelligd hebben. Heeft hij al eens nagedacht wat de afsluitingen van de Nederlandse rivieren teweegbrengt? En de baggerwerken die de hele Westerschelde als broedplaats vernietigen? De kerncentrales, zoals die van Doel, die jaarlijks een vijfhonderd ton kleine vis en garnaal kapot maken? Alvorens de schuld aan de eurokotters te geven, zou daar toch eens over nagedacht moten worden.

P. Praet, Kieldrecht

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 DEKING MET O.A. WAARBORGEN TOT US\$ 700.000.000 VOOR

1. LICHAAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN

2. POLLUTIESCHADE

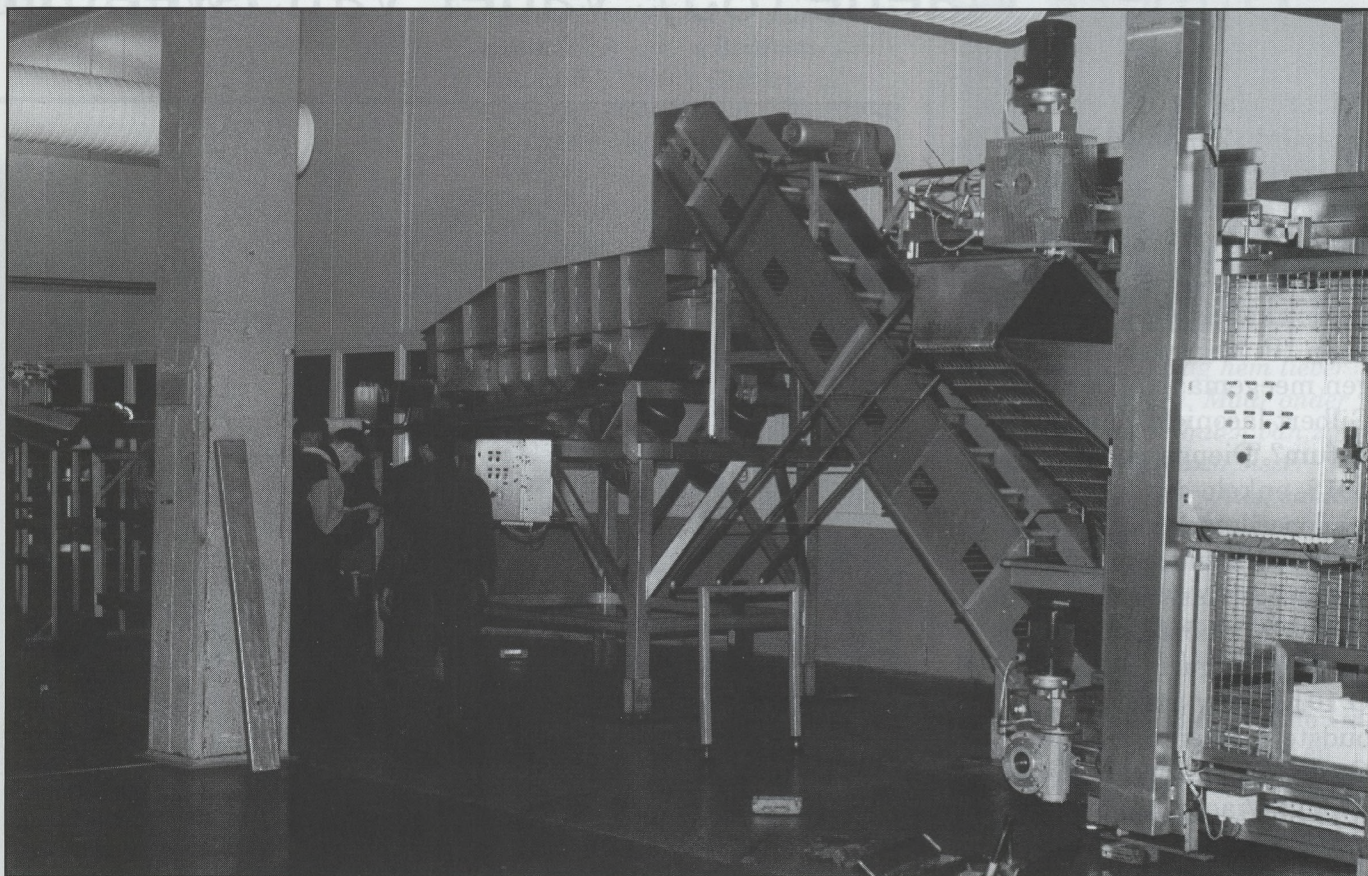
IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)



VOOR

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

Nieuwe vissorteermachine in Oostendse vismijn



De voorbije weken is gewerkt aan de plaatsing van de nieuwe automatische vissorteermachine in de Oostendse vismijn. Als alles meevalt zal de sorteermachine zijn mogelijkheden demonstreren ter gelegenheid van de "Oostendse Visserijfeesten & Openhavendag" op zaterdag 7 september. De constructie van de sorteermachine met dubbele lijn werd door het AG Vismijn Oostende toegewe-

zen aan het gespecialiseerde Nieuwpoortse bedrijf Marelec. De installatie heeft een lengte van 28 meter en kan vier vissoorten uithouden en 300 vissen per minuut verwerken. De gesorteerde vis komt terecht in een van de tien afwerpstations. De sorteermachine is voorzien van een automatische kisteninstallatie en -stapelaar. (foto gw)

Kwaliteitsproject

In het kader van een 'project kwaliteit' zoekt men reders / vissers die eraan willen meewerken. Wie interesse heeft kan contact opnemen met Karel Bekaert (tel.: 059 34 22 67) van het CLO (voor vissers uit Oostende en Nieuwpoort) of Philippe Maryssael (0475 55 99 37) voor reders en vissers uit Zeebrugge.

Het
eerstvolgende
HVB
ligt in uw
brievbus
op
4 oktober



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.

Gilbert Viaene (83), vader van twee "Gar"

Gilbert Viaene (83) en Maria Rassaert (79) huwden op 22 augustus 1942 in Brixham. Een paar weken geleden was dat precies 60 jaar geleden en voldoende voor een babel ten huize van het diamanten echtpaar. "Ik heb twee wereldoorlogen meegemaakt", beweert Gilbert laconiek. Zijn geboortedatum? 'Dieppe, 3 november 1918, enkele dagen voor de wapenstilstand'.

Gilbert Viaene senior is tot zijn 56ste visser gebleven en pas op zijn 65ste varjaardag liet hij zijn garnaalvaartuig O.101 Benny over aan zijn oudste zoon en meervoudig Oostendse "garnaalkoning", Gilbert Viaene junior.

Vader Maurice Viaene en de beide grootvaders van Gilbert sr (Karel Viaene en Alfons Brysse) waren ook al vissers. Het was in die tijd de normaalste zaak dat ook hij en zijn broers voor de zee zouden kiezen. Ook echtgenote Maria Rassaert was een visserskind. Vader Eduard Rassaert voer aanvankelijk op de visbakken maar koos uiteindelijk voor de garnaalvisserij door reder te worden van de kleine O.49 Maria-René, een houten vaartuig met een Deutz-motortje van 35 pk.



Het diamanten echtpaar Gilbert Viaene en Maria Rassaert samen met oudste zoon

Dansen in Brixham

De tweede wereldoorlog deed zowel de familie van Gilbert als die van Maria in Brixham belanden. De familie Viaene, zonder Gilbert,

was bij de laatste gezinnen die Oostende ontvluchtten. Dat gebeurde met de O.137 *Ste-Thérèse de Jésus* (150 pk) van Miel Lambrecht waarop 52 volwassenen en kinderen, waaronder een baby

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

alkoningen”



bert jr. en de jongste Benny. (foto gw)

van enkele weken, inscheepten met bestemming Boulogne. Duinkerke lag echter al zwaar onder vuur en de haven was ontoegankelijk. Dus werd koers gezet naar de Engelse kust. “Mijn broer was

aan boord van de O.137, maar ik zat toen op de O.217 André-Marcel van Karel Verleene waarmee ik uiteindelijk ook in Brixham belandde”, vertelt Gilbert.

De familie Rassaert maakte de oversteek met de kleine O.49 en kwam zo via Newhaven eveneens in Brixham terecht. “De bemanning van het garnaalbootje had geen ervaring met de oversteek naar Engeland. Het was dan ook een gewaagde onderneming. Gelukkig was het zich uitstekend en de zee zo vlak als een spiegel”, weet Maria nog. “Vrouwen en kinderen kregen een onderkomen in Londen, terwijl de mannen in Brixham bij hun vaartuig bleven om er de visserij te beoefenen en een huisje te zoeken. De familie mocht pas overkomen als ze een vast onderkomen gevonden hadden”, vult Maria aan. Dat is beide families gelukt. Wie in Brixham woonde mocht er zich vrij bewegen. En wat in Oostende niet gebeuren, gebeurde hier. Gilbert en de vier jaar jongere Maria leerden elkaar kennen op een dansavond begin 1941 en anderhalf jaar later traden ze in het huwelijk en zodoende kregen ze drie zonen en twee dochters.

O.101 Benny

Gilbert Viaene sr. kon tijdens zijn verblijf in Brixham het gezinsinkomen bijeenvissen aan boord van de O.49 van zijn schoonvader. Toen de oorlog ten einde liep werd hun eerste zoon Gilbert in Brixham geboren. De jongen was vijf weken oud toen Gilbert en Marie zich in augustus 1945 terug in Oostende vestigden. “Onze Gilbert



leerde goed en ik zag hem liever geen visser worden. Maar onder invloed van de verhalen van zijn grootvaders is hij toch visser geworden. We voeren lang samen op de O.49. Toen de krukas brak en er een nieuwe motor nodig was heb ik mijn schoonbroer financieel bijgesprongen, waardoor ik mede-eigenaar van de garnaalschuit werd.”

In de periode 1963-68 was de visserij in goede doen en meer en meer houten vaartuigen werden vervangen door stalen rompen. “In die periode stelde de Oostendse scheepsbouwer Jef Deweert mij voor een nieuw vaartuig te bouwen. Ik was daar niet direct voor gewonnen, maar Jef wist mij te overtuigen dat het haalbaar was. In 1967 was het stalen garnaalvaartuig O.101 (16,80 m, 184 kW) klaar, genoemd naar onze jongste zoon Benny die nu nog steeds als schipper-motorist vaart.”

Garnaalkoningen

“Onze Gilbert beweert nog altijd dat hij liefst met de O.49 gevaren heeft,” zegt vader Gilbert Viaene. Nochtans heeft zijn oudste zoon

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKENDE SERVICESTATION -

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

het met de O.101 niet slecht gedaan. Sinds hij het garnaal-schip voert haalde hij al ettelijke keren de "Garnaaltrofee" binnen als grootste garnaalaanvoerder in Oostende. Ook broer Benny heeft blijkbaar een neus voor het schaaldiertje want ook hij mocht de trofee al in de mast voeren. Gilbert en Maria steken waar het kan nog een handje toe. Jarenlang stond vader Viaene op de kaai als het vaartuig toekwam. "Dat gaat nu niet meer. Ik heb twee heupope-raties achter de rug waardoor ik niet lang meer kan rechtstaan. Gelukkig kan ik nog steeds met de auto rijden zodat we ondanks mijn leeftijd nog overal heen kunnen." Naast de stuurvastheid bezit Gilbert ook nog de vingervaardig-heid om garnalen te pellen. "Maar Maria kan het nog sneller," geeft hij eerlijk toe. (gw)

Foto hiernaast: Drie garnaalvis-sers bijeen: vader Gilbert Viaene (83), zoon Gilbert (57) en Benny (40). (foto gw)

Foto hieronder: De O.101 Benny, het garnaalvaartuig waarvoor het seizoen weer aanbreekt. Ook dit kustvissersvaartuig heeft het de jongste jaren niet gemakkelijk om de zaak rendabel te houden. (foto gw)



SITUERING

Wie deze rubriek regelmatig leest, zal al opgemerkt hebben dat geen enkele problematiek in de visserij nieuw is. Dat geldt ook voor het sociaal statuut en de sociale zekerheid voor de vissers.

De recente parlementaire aanpak van het statuut voor de vissers kwam opnieuw sterk naar voor in de actualiteit na de Staten Generaal voor de visserij, in februari 2001, door Vlaams minister Renaat Landuyt in Oostende bijeengeroepen (1).

In de Senaat werd reeds op 17 juni 2001 een wetsvoorstel ingediend door de senatoren Didier Ramoudt (VLD) en Michiel Maertens (Agalev). Eind vorig jaar kondigden dan ook de volksvertegenwoordigers Henk Verlinde (SP.a), Luc Goutry (CD&V) en Aimé Desimpel (VLD), dit keer gesteund door de zgn. sociale partners, een nieuw wetsvoorstel over het sociaal statuut van de vissers aan (2). De aanpassing van het achterhaalde statuut van de zeevisser uit 1928, geschreven in functie van de koopvaardij, wil de inkomensonzekerheid van de vissers wegnemen. Het voorstel omvat een gewaarborgd minimumloon, een nieuwe aanpak van de ziekte- en ongevalverzekering en een aangepaste pensioenregeling. Het wetsvoorstel is rechtstreeks gekoppeld aan de collectieve arbeidsovereenkomsten (CAO's) die de arbeidsrechtelijk verhoudingen tussen werkgever en werknemer regelen.

Hoever het vandaag staat met de verwenlijking ervan kunt u lezen in de column van schipper Godfroid, elders in dit blad. Zoals uit bijgaande tekst blijkt stond de sociale zekerheid ook vijftig jaar geleden ter discussie.

(1) Zie HVB 2 maart 2001, p. 7-8.

(2) Zie HVB 7 december 2001, p. 4-5.

Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE**JAAR GELEDEN**

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1952 plaatsen we ook telkens advertenties uit dat jaar.

De tekst-, taal en zelfont die u in de tekst aanteft zijn helemaal voor rekening van het journaal van die tijd.

De toepassing van d

INLEIDING

Het is niet de eerste maal dat het Verbond der Belgische Zeevisserij deze belangrijke aangelegenheid in overweging neemt. Sinds zijn oprichting heeft het Verbond voortdurend gewerkt voor een herziening of minstens een aanpassing van het stelsel der maatschappelijke zekerheid aan de specifieke toestanden van dit bedrijf.

In onderhavige nota wordt getracht, aan de hand van de historie van dit vraagstuk, de principes van maatschappelijke zekerheid en de specifieke moeilijkheden van het bedrijf, een conclusie te trekken die aanleiding moet geven tot het uitwerken van een voorstel dat niet alleen voldoende zal kunnen geven aan het bedrijf, maar tevens zal kunnen aanvaard worden door de bevoegde overheid en de betrokken personen.

HISTORIEK

Bij besluitwet van 28 december 1944 (Staatsblad van 30-12-44) werd het regime der maatschappelijke Zekerheid ingevoerd. De bedoeling van de wetgever was:

1. AL de werknemersgroepen (zo breed mogelijk opgevat) geleidelijk van de sociale verzekeringen te doen genieten;
2. Eenheid en coördinatie te brengen in de bestaande sociale wetgeving.
3. Het stelsel van bijdragen te vereenvoudigen door:
 - a. het heffen van één globale bijdrage.
 - b. het oprichten van één enkel organisme.

Om verschillende redenen, die wij hier niet zullen onderzoeken, werd dit doel niet bereikt. Het was bijgevolg te verwachten dat een wijziging aan het bestaande stelsel zou ingevoerd worden. Op 13 September 1949 werden bij Besluit van de Regent een Rijkscommissaris, dhr Fuss, en een adjunct-Rijkscommissaris, dhr Leen, aangesteld die als opdracht kregen:

1. de huidige stand van het stelsel van maatschappelijke zekerheid, zowel onder financieel oogpunt als wat de inrichting en de werking van het stelsel betreft, vast te stellen;

2. dringend te treffen maatregelen voor te stellen, wat betreft de financiële toestand van het stelsel voor maatschappelijke zekerheid;
3. de met het oog op een gerationaliseerde inrichting, een vereenvoudigde werking en een beter rendement van het stelsel van maatschappelijke zekerheid noodzakelijke maatregelen voor te stellen;

4. de met het oog op de vestiging van een definitief stelsel van maatschappelijke zekerheid der loonarbeiders te verwezelijken structuurhervormingen voor te stellen en de daartoe nodige wetgevende reglementaire maatregelen voor te bereiden.

5. Het vraagstuk van de instelling van een stelsel van maatschappelijke zekerheid voor de zelfstandige arbeiders te onderzoeken en de te verwezelijken hervormingen aangaande het stelsel der kindertoelagen voor deze arbeiders voor te stellen.

6. De vraagstukken waarmede zij door de Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg kunnen belast worden, te onderzoeken.

De bij voorgaande alinea's bepaalde opdracht strekt zich eveneens uit tot de verzekering tegen arbeidsongevallen en beroepsziekten, alsmede tot de andere onderwerpen die met het vraagstuk van de maatschappelijke zekerheid verband houden.

Uit deze opdracht blijkt duidelijk genoeg dat het stelsel der maatschappelijke zekerheid geen voldoende gaf en dat een hervorming noodzakelijk was.

De Rijkscommissarissen brachten in Januari 1951 een lijvig verslag uit aan de Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg. Uit dit rapport blijkt echter dat geen revolutie op gebied van sociale wetgeving moet verwacht worden, maar wel een langzame evolutie.

Deze ontwikkeling zal aangepast worden aan de noodzakelijkheid het bestaande stelsel te hervormen of de sociale wetgeving uit te breiden.

Toepassing van de R.M.Z. op de zeevisserij

Hoewel het stelsel der Maatschappelijke Zekerheid gold voor alle arbeiders door een dienstverhuuringscontract verbonden, werd het pas bij Regentsbesluit van 3-1-

sociale wetgeving in de zeevisserij

1946 (Staatsblad van 14-2-46) toepasselijk gesteld op de zeevisserij.

Dit geschiedde omdat deze nijverheid als andere bedrijven, specifieke eigenschappen heeft. Dit Regentsbesluit was echter onvermijdelijk in het raam van de kaderwet van 28-12-1944.

Het voorziet echter dat het regime der M.Z. toepasselijk is op deze categorie werknemers "tot dat er zal kunnen overgegaan worden tot het opmaken van een aan de bijzondere voorwaarden van het beroep aangepast speciaal statuut".

Een Ministerieel Besluit van 4-1-1946 (Staatsblad van 15-2-1946) bepaalt de "forfaitaire basislonen" waarop voor het zeevisserijbedrijf de bijdragen voor M.Z. dienen berekend. Dit Ministerieel Besluit werd getroffen na raadpleging van de Nationale Paritaire Commissie voor de Zeevisserij.

Een Ministerieel Besluit van 24-6-1949 geeft tenslotte de bepaling van de werkdagen in de zeevisserij. Deze zijn de werkdagen aan wal en de vaartdagen. Tevens wordt bepaald wat verstaan moet worden door een vaartdag.

Ook dit besluit werd getroffen na raadpleging van de N.P.C. voor de Zeevisserij.

Wanneer we in de 2e paragraaf zeggen dat het Ministerieel Besluit van 4-1-1946 getroffen werd na raadpleging van het Nationaal Paritair Comité der Zeevisserij, is dat niet helemaal juist. Deze Paritaire Commissie bestaat pas officieel sedert 10-1-1949. Voor die tijd werden wel afgevaardigden van werkgevers en werknemers geraadpleegd onder Paritaire vorm. Doch de adviezen en voorstellen waren niet officieel.

Aldus komt het dat deze vroegere commissie wel geraadpleegd werd over het bedrag van het forfaitair loon doch dat, in tegenstelling met het advies, 200 fr. per dag, in plaats van 160 fr. per dag werd vastgesteld.

Het vaststellen van een forfaitair loon werd niet betwist, doch dit gaf later, toen de boomperiode niet meer in de visserij duurde, aanleiding tot moeilijkheden, die zich vooral in de kustvisserij kenmerken.

In 1949, toen het Verbond officieel lid was van de eigenlijke Paritaire Commissie, werd vooral met het oog op de toestand in de kustvisserij een nieuwe bepaling aanvaard voor de vaartdag die een minimum voldoening geeft.

Ten titel van inlichting geven we hieronder de sociale lasten welke de reders voor het ogenblik te dragen hebben: per vaartdag met maximum 300 vaart-

dagen per jaar: 14,50 th. op een forfaitair loon van 200 fr. per dag en per visser en 75 fr. per dag en per scheepsjongen;

- per vaarttuig, zonder maximum: 5 th. op hetzelfde forfaitaire loon als hierboven voor gewoon betaald verlof en voor het jaar 1952, vanaf 3 April.

2 th. voor ancienniteitsverlof. Deze 2 th. zal vanaf 1-1-1953 gebracht worden op 1.5 th.

- bovendien betalen de reders voor 1952 het aanvullend verlofgeld voor ancienniteitsverlof.

- verzekering tegen arbeidsongevallen, 1 th. op de bruto-besomming voor verzekering tegen gewoon- en oorlogsrisico.

Volgende week zullen we handelen over het Verbond en de R.M.Z. en de moeilijkheden van de kustvisserij dienaangaande.

SERIEEL

de toepassing van de sociale in de zeevisserij

INLEIDING

is niet de eerste maal dat het land der Belgische Zeevisserij deze rijke gelegenheid in overneemt. Sinds zijn oprichting het Verbond voortdurend gewerkt aan herziening of minstens een versing van het stelsel der maatschappelijke zekerheid aan de specifieke behoeften van dit bedrijf.

onderhavige nota wordt getracht, de hand van de historiek van dit stelsel, de principes van maatschappelijke zekerheid en de specifieke behoeften van het bedrijf, een concrete trekken die aanleiding moet tot het uitwerken van een voorstel niet alleen voldoende zal kunnen aan het bedrijf, maar tevens aanvaard worden door de overheid en de betrokken per-

HISTORIEK

besluitwet van 28 December 1944 (Staatsblad van 30-12-1944) werd het reder maatschappelijke Zekerheid werd.

bedoeling van de wetgever was : de werknemersgroepen (zo breed mogelijk opgevat) geleidelijk van sociale verzekeringen te doen nieten;

heid en coördinatie te brengen in bestaande sociale wetgeving. stelsel van bijdragen te vereenigen door :

het heffen van één globale bij-

doel niet bereikt. Het was bijgevolg te verwachten dat een wijziging aan het bestaande stelsel zou ingevoerd worden.

Op 13 September 1949 werden bij Besluit van de Regent een Rijkscmissaris, dhr Fuss, en een adjunct-Rijkscmissaris, dhr Leen, aangesteld die als opdracht kregen :

1. de huidige stand van het stelsel van maatschappelijke zekerheid, zowel onder financieel oogpunt als wat de inrichting en de werking van het stelsel betreft, vast te stellen;
2. de dringend te treffen maatregelen voor te stellen, wat betreft de financiële toestand van het stelsel voor maatschappelijke zekerheid ;
3. de met het oog op een gerationaliseerde inrichting, een vereenvoudigde werking en een beter rendement van het stelsel van maatschappelijke zekerheid noodzakelijke maatregelen voor te stellen;
4. de met het oog op de vestiging van een definitief stelsel van maatschappelijke zekerheid der loonarbeiders te verwezenlijken structuurhervormingen voor te stellen en de daartoe nodige wetgevende en reglementaire maatregelen voor te bereiden.
5. Het vraagstuk van de instelling van een stelsel van maatschappelijke zekerheid voor de zelfstandige arbeiders te onderzoeken en de te verwezenlijken hervormingen aangaande het stelsel der kindertoelagen voor deze arbeiders voor te stellen.
6. De vraagstukken waarmee zij door de Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg kunnen belast worden, te onderzoeken.

Dit als aan schappelijke de ka

Het der M gorie nen o ken v waard ciaal

Een (Staat «forfa het ze M.Z. Besluf van d voor

Een geeft dagen werkd Teven moet Ook raadp visser

Wat den d 1946 van h Zeevis Deze officie werde gevers onder zen e Ald comm

Meer tong dan schol

HET LAAG SCHOLQUOTUM speelt onze visserij parten. In het verleden overtroffen de scholaanlandingen de tongaanvoer steeds in ruime mate. Dat aanvoerpatroon is sinds vorig jaar veranderd. De verandering was verleden jaar

voor het eerst merkbaar en heeft zich dit jaar fors doorgezet. Vorig jaar was er na zeven maanden al 7 procent meer tong dan schol aangevoerd. Dit jaar is het verschil reeds 22 procent. Door de lagere tongprijs heeft het verschijn-

Alle voorkomende reparaties van alle merken sloopschroeven

Nieuwe en gebruikte sloopschroeven

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

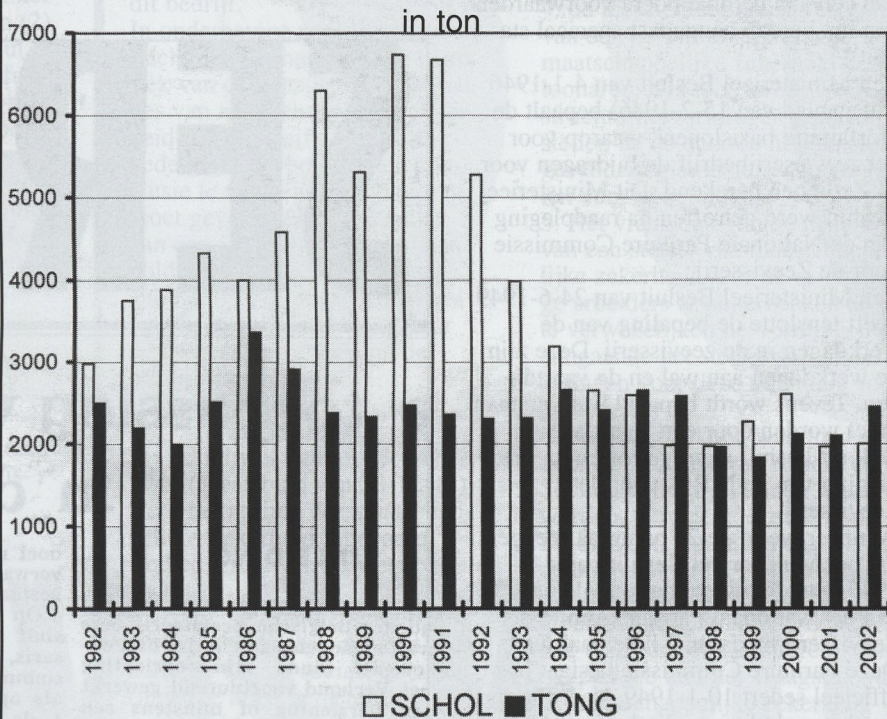
2070 Burcht / Zwijndrecht

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

Fax: + 32 (0) 3 252 92 12

GSM + 32 (0) 475 67 54 56

Aanvoer schol en tong januari-juli 1982-2002



COPYRIGHT GWO/HVB-AUG02 - BRON: DIENST ZEEVISSERIJ

Op de hierboven afgedrukte grafiek staat de aanvoer van tong in zwarte kolommen genoteerd. Het is duidelijk te zien dat er vorig jaar voor het eerst meer tong dan schol aangevoerd werd, een historische ommekeer die zich dit jaar nog sterker doordrukte.

CREVITS

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

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050/ 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85

H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland:

09/ 32 50 54 48 33

Fax 050/ 54 79 11

sel nauwelijks invloed op de totale besomming die eind juli lager lag dan vorig jaar.

Door de jaren heen was schol de belangrijkste aanvoersoort. Sinds 1995 is het verschil sterk afgenomen. De grafiek op vorige bladzijde maakt dit duidelijk. De cijfers waarover we beschikken slaan echter enkel op de onder Belgische vlag in eigen havens aangevoerde. Over de aanvoer in

vreemde havens, met name Nederlandse, weten we niets. Wel weten we dat ook Nederland opgezaald zit met lagere quota, terwijl de visverwerkende nijverheid zich toch langs een of andere weg met platvis, vooral schol, moet bevoorraden.

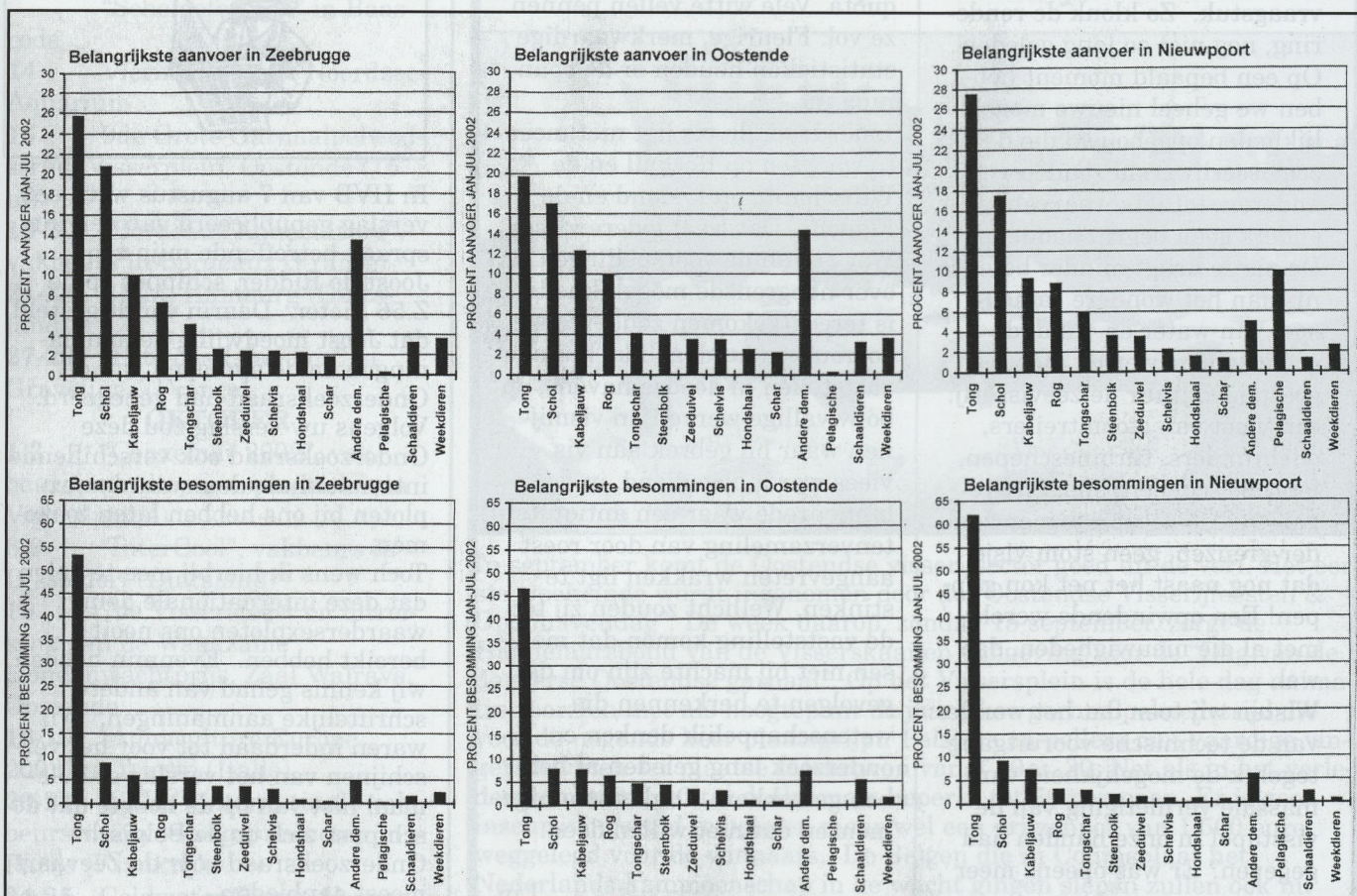
Hogere aanvoer

Tijdens de periode januari-juli werden desondanks meer visserijproducten aangevoerd. De totale

aanvoer lag bij 8 procent hoger dan gedurende dezelfde periode vorig jaar. Dat is voor een gedeelte het resultaat van hogere kabeljauw- en schelvisaanvoer.

De vraag naar schol werkt duidelijk ondersteunend. De gemiddelde scholprijs toont geen verandering tegenover vorig jaar. Per categorie bekeken haalde de grootste sortering toch een betere prijs, terwijl de kleinste sorteringen lager noteerden. (gw)

Belangrijkste aanvoer en besomming per haven



De zes grafieken die we hierboven afdrucken geven een beeld van de belangrijkste aanvoer en besomming per haven voor de periode januari-juli van dit jaar. De bovenste drie grafieken tonen de aangevoerde hoeveelheden. Zowel in Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort is tong na zeven maanden de meest aangevoerde soort. Daarna volgen schol en kabeljauw, behalve in Oostende waar rog op de derde plaatst staat. In onze vismijnen zijn de drie meest aangevoerde soorten goed voor zowat de helft van de aanvoer.

Pelagische vissoorten (o.a. haring) worden enkel nog in Nieuwpoort aangevoerd. De schaaldieren (o.a. garnaal, langoestines) en de weekdieren (St.-Jakobsschelpen, intkvis) vertegenwoordigen in de Belgische vismijnen maar enkele procenten van de totale aanvoer.

Bij de onderste drie grafieken valt onmiddellijk het aandeel van de tong in de besomming op. Tong is goed voor 53 procent van de opbrengst in Zeebrugge, 47 procent in Oostende en zelfs 62 procent in Nieuwpoort. Het is meteen duidelijk wat de uitputting van het tongquotum zou kunnen betekenen. De scholbesomming blijft overal onder de tien procent van de besomming. Twee jaar geleden was de schol-aanvoer voor dezelfde periode nog goed voor 12 procent van de totale besomming. (gw)

Van schepen, van mensen en van de zee

Met meer paardenkracht zouden we wel meer vis vangen. Daar komt vissen toch op neer? We kunnen de vis van verder halen, het slechtste weer kan ons niet meer deren en eens de vangst aan de kaai gezet is, wordt ze daar met moderne middelen weggebracht. De verdeling van de vangsten in het land is een gemakkelijk op te lossen vraagstuk. Zo klonk de rendering, nog niet zo lang geleden. Op een bepaald moment hebben we geheel nieuwe mogelijkheden opgebouwd die de zeevisserijwereld zouden veranderen, tot iets waarvan onze ouders geen begrip hadden. De aarde krijgt minder betekenis dan het wondere samenspel van water en wind, de grote samenzwering. Ach, een groots avontuur de zeevisserij: een vloot van stoomtreilers, oliebranders, turbineschepen, fabrieksschepen. Meteen kregen we een oceaan te zien zonder grenzen, geen stom visje dat nog naast het net kon glippen! Een opwindende wereld met al die nieuwigheden, dat wel. Wisten wij toen dat het wonder van de technische vooruitgang tegelijk de mogelijkheid van massale vernietiging van de visstapel in onze handen had gegeven? Er was opeens meer

volk op de grote vlakke dan er tegenwoordig zitten achter de verre groene tafels waar norske pushers en dunne juffers hard te keer gaan met cijfers om te beslissen hoeveel vis er nog kan worden gevangen, waar en van welke soort, met welke netten en welke mazen. Hoog in de komfortable kantoren bepalen zij hoeveel evenwicht er is tussen de vangstcapaciteit en de quota. Vele witte vellen pennen ze vol. Fleurige, merkwaardige statistieken houden er de spanning in.

Inderdaad, de vis ligt niet meer te wachten op Rockall en de Witte bank, op IJsland en de Fladens. Dat weet iedere visser. Wat er van de voorspellingen over nbegrensde mogelijkheden is terechtgekomen zouden onze voorouders nu dagelijks kunnen vaststellen in doodse havens, op bouwvallige werven, in vismijnen waar bij gebrek aan vis vlees wordt opgediend, in de binnenrede waar een antiquiteitenverzameling van door roest aangevreten wrakken ligt te stinken. Wellicht zouden zij tot de vaststelling komen dat mensen niet bij machte zijn om de gevolgen te herkennen die wetenschappelijk denken en onderzoek lang geleden al hebben getrokken. Of dat sommige mensen dat niet willen doen.

Lin

Brieven

Brieven worden verstuurd naar
HVB, H. Baelskaai 12
te B-8450 Oostende.
Faxen kan op 059 32 55 59. .
E-mail gaat naar
hetvisserijblad@hotmail.com.
Publicatie houdt niet in dat de
redactie akkoord gaat met de
inhoud van de brief. Verder
behoudt de redactie zich het recht
voor brieven in te korten en te redigeren.
Naamloos opgestuurde brieven
gaan onverbiddeijk de prullenmand
in.



In HVB van 7 augustus werd een verslag gepubliceerd van een uitspraak betreffende mijn zoon Joost de Ridder, schipper op de Z.56 Pieter. Daarin wordt gesteld dat Joost moedwillig de aanmaningen en de oproepen van de Onderzoeksraad had genegeerd. Volgens uw verslag zou deze Onderzoeksraad ook verschillende internationale deurwaardersexploten bij ons hebben laten toekomen. Toch wens ik hierbij mee te delen dat deze internationale deurwaardersexploten ons nooit bereikt hebben. Evenmin hebben wij kennis gehad van andere schriftelijke aanmaningen. Wij waren inderdaad tot voor het verschijnen van het verslag er helemaal niet van op de hoogte dat de schipper zich op de Belgische Onderzoeksraad voor de Zeevaart moest aanbieden.

De Ridder, Vlissingen

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

Activiteitenkalender voor vissers

SEPTEMBER

- 2** "Vlaggetjesdag" in Den Oever (Nederland)
4-7 "Icelandic Fisheries Exhibition 2002" in Kopavogur (IJsland)
7 "Oostendse Visserijfeesten en Openhavendag" (vanaf 10 u.)
7-14 Wereldkampioenschappen boothengelen op zee
8-9 Open Monumentendag en Monumentenmaandag
14-15 "Open Scheepvaart Dagen" in Antwerpen
"Scheldefeesten" in Baasrode
14 Viering "25 jaar Noordzee-Aquarium"
15 9de Grote Garnaaipelwedstrijd, Visserplein, Oostende (15 u.)
18-20 "Bordeaux Aquaculture", vakbeurs in Bordeaux (France)
24-28 SMM, Hamburg (Duitsland)
27-29 "Fête des Islandais" in Gravelines (France)

OKTOBER

- 1-3** "Conxemar 2002", vakbeurs voor diepvriesproducten in Vigo (Spanje)
6-9 "InterCool", vakbeurs in D,sseldorf (Duitsland)
19 7de Vissersfeest en uitreiking van de Waakzame Hondenwachtprijs, Zaal Walrave, Oostende
16-19 "Aquaculture Europe 2002" in Trieste (Italië)
20-24 "SIAL", internationale vakbeurs voor voedingsproducten in Parijs (Frankrijk)
24-25 Coldwater Prawn Forum in Londen (GB)

NOVEMBER

- 9-11** "Fête du Hareng Roi" in Etaples, Nord-Pas-de-Calais (France)
12-15 "Fish at EuroTier", vakbeurs voor technologie, productie, milieu en visinformatie in Hanover (Duitsland)

- 12-16** Rotterdam Maritiem
19-21 Marine Equipment Trade Show (METS), vakbeurs voor scheepsuitrusting, RAI Amsterdam (Nederland)
30 "Tricentenaire Jean Bart", manifestaties (stoet, spektakel, tentoonstelling) t.g.v. 300ste verjaardag overlijden Jean Bart in Duinkerke (France)

"Dag van de Oostendse Garnaal" op 15 september



In september komt de Oostendse visserijsector goed uit de verf. Het eerste weekeinde wordt ingenomen door de "Oostendse Visserijfeesten & Openhavendag". De week daarop, zondag 15 september, zorgt de Handelaarsbond van de Visserskaai en Omgeving voor de "Dag van de dagverse Oostendse garnaal". Op het Vissersplein is de hele dag animatie voorzien met als hoogtepunt de jaarlijkse garnaaipelwedstrijd die voor de negende keer plaatsgrijpt. Pelsters en pellers met vaardige vingers kunnen ter plaatse inschrijven vanaf 10 u. 30. Net als in het verleden wordt het aantal deelnemers beperkt tot 70 personen. Er is geen inschrijvingsgeld te betalen maar wel een prijzenpot van 1.500 euro weggelegd voor de winnaars. De Belgen die in Colijnsplaat het Nederlands kampioenschap in de wacht gingen slepen zullen ook nu van de partij zijn. (foto gw)

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



DE LAATSTE vuurtorenwachter

Voor mensen met een kwak hart en een wak karakter

Waarde lezers,

Uw Laatste Vuurtorenwachter zit met 1 probleem waarbij uw quotatekort in het niets vervalt. Ja, dat probleem is zo groot dat ik voor 1 keer 1 ernstig stuk wil plegen. Vandaar dat ik nu meteen de muis in de hand neem om u onderstaande zwaarmoedige bedenkingen over te maken.

Vorige maand plaatste ik op deze bladzijde 1 spetterende bijdrage onder de nog veel spetterender titel: 'Burgemeester Graaf Lippens van Onoque-Le Zoute de Heist: "Ayatolla van de Rederscentrale sjoemelt met de ecofascisten van Agalev!"

Daarop was tevens 1 fotografische afbeelding te zien van de Leider van de Visserijsector, de heer Schiltz B. die minister van landbouw en visserij, mevrouw Dua V., op de rug transporteerde. Op eigen risico plaatsen we deze photo hier nogmaals bij (al zal de redactie van HVB daarmee niet kunnen lachen).

Groot was immers de paniek op deze HVB-redactie toen daar vorige maand ettelijke telefonische oproepen toekwamen met de bede meer uitleg over dit gebeuren te geven. 'Is het waar', zo wilde 1 vooraanstaande Zeebrugse reder weten, 'of de heer Schiltz B. in 't geniep met de gehate groene minister onderhandelingen bekokstofd had?' 1 andere reder wilde dan weer weten waar we de aangebrande photo getrokken hadden en op het ministerie van landbouw werd deze bladzijde ongetwijfeld toegevoegd aan het dossier dat uiteindelijk tot de uitwijzing van de Laatste Vuurtorenwachter uit Vlaanderen zal leiden. Als dat dossier dik genoeg is zal het voor de heer Bekeert M. van de ZV immers maar 1 koud kunstje zijn om De laatste Vuurtorenwachter als Terrorist te catalogeren, en dat te laten bevestigen door de heer minister Gabriëls die steeds bereid is zijn oude makker 1 beetje te helpen.

Om deze uitwijzing enigszins te vertragen heeft de redactie mij opgedragen de lezers mede te delen dat deze bladzijde uitsluitend SATIRE bevat. Ik hoor u al vragen: 'Satire, wat is dat voor 1 vis?' Gelukkig is er mijn dikke (*) die daarop volgend antwoord geeft: 'afbeelding of andere uiting welke dient om 1 persoon of



toestand in 1 belachelijk daglicht te plaatsen.'

Ja, waarde lezers, dit is de zware taak die uw Laatste Vuurtorenwachter al enige jaren op zich genomen heeft en dat is ook wat dat hij vorige maand deed: de burgemeester, de minister en de visserijvoorman belachelijk maken. Ja, ik kan er ook niet aan doen dat dit nu eenmaal mijn levenstaak is. Om dus terug te komen op de vragen van de reders die daarover gebeld hebben: neen, dit is geen echte photo van de heer Schiltz B. en mevrouw Dua V. Dit is 1 trucage van 1 photo die alleenlijk maar bedoeld is om op de lachspieren te werken. Het is dus 1 soort cartoon, 1 klucht, 1 grap, 1 mop, 1 grol. Dat de heer Schiltz B. daar niet om kan lachen, zoals een kroegtijger ons meedeelde, is enigszins te begrijpen, want hij is in deze cartoon mede onderwerp van spot. Dat graaf Lippens er niet om gelachen zou hebben, zegt dan desgevallend weer iets over deze adellijke zwatelaar. Alleen grote geesten kunnen ermee lachen als ze tot onderwerp van spot genomen worden. Ondermaatse geesten daarentegen vragen zich af waar ze het verdiend hebben. Maar voor mezelf zeg ik dan: Bart moet daar maar tegenkunnen, want ikzelf heb hem niet gevraagd om voorzitter van de RC te worden. De mens had evengoed lichtmatroos kunnen blijven en dan zou mijn spot zich, wellicht tot grote vreugde van lichtmatroos Schiltz, gericht hebben op pakweg de heer Hennaert N. (ik zeg

maar zoiets).

Tot zover de photo, die, zo moeten we nog eerlijkheidshalve benadrukken **niet** door onze superphotograaf gw geschoten werd.

En nu enige uitleg over de daarbijhorende tekst, zodat daarna alle misverstanden de wereld uitgeholpen zijn en onze sector weer eensgezind naar haar afgrond kan stormen. (1) Neen, graaf Lippens is niet van plan de stoorzenders in de visserij te vervoege (de hoop zou zodoende wel vergroot worden, maar niet verbeterd). (2) Het afgedrukte interview met deze burgemeester heeft nooit plaatsgevonden. Het is namelijk 1 klucht. (3) Neen, de heer Schiltz B. en mevrouw Dua V. hebben (de jongste tijd althans niet) in het geniep onderhandeld (al heeft de heer Schiltz B. wel geprobeerd haar te stekken te krijgen). (4) Neen, de broer van graaf Lippens heeft de heer Schiltz en mevrouw Dua V. niet met zijn limosine gevolgd, want hij rijdt met 1 Jaguar GT. (5) Neen, de heer Schiltz B. en mevrouw Dua V. hebben aan de kust geen afspraak gehad met 1 duurzame zakenadvokaat, want geen enkele advocaat is duurzaam te noemen en zeker niet den dezen die wij op het oog hadden. (6) En neen, de heer Schiltz en mevrouw Dua V. werden niet betrapt toen ze samen de frigobox openen en er ene met hesp uit nuttigden, want beiden zijn vegetariërs. (7) Uit al het voorgaande volgt dat het tweetal niets gedaan heeft (althans niet samen) dat de heer graaf Lippens had kunnen storen. (8) En ten achtste weze het lezerskorps ervan verwittigd dat ook bovenstaand stuk SATIRE genoemd moet worden. Zodat het de telephonerende reders nu totaal onduidelijk zal zijn of ze hier nu de uiteindelijke waarheid lezen, of dat het integendeel de vorige aflevering was die correcte informatie gaf. Alsof het nog allemaal niet erg genoeg is, moet hier nog aan toegevoegd worden dat het niet zeker is of sommige reders echt de moeite gedaan hebben om ons over deze bagatelle op te bellen. Waar of niet waar? Wie zal het zeggen? Ik in elk geval niet!

Dank voor uw (on)begrip.

Uw Laatste Vuurtorenwachter.

(*) Van Daele

BOEKBE SPREKINGEN

Frank Neyts



Ervaring te boek

Wanneer ervaren zeelui de pet aan de haak hangen, blijft hun jarenlang opgebouwde ervaring meestal onbenut. Ook hier bevestigt de uitzondering de regel. Deze uitzondering is Paul Williamson. Na jaren op zee te hebben gevaren, heeft hij nu een zeer interessant boekje geschreven onder de alleszeggende titel "Ship Manoeuvring Principles and Pilotage". Het is een levenswerk dat het beperkt aantal boeken rond dit onderwerp prachtig aanvult.

Het boekje vormt een belangrijke bijdrage omdat het precies de leemte vult tussen de theorie en de praktijk. Al wie beroepsmatig 'aan het roer' staat van een schip, het zij als roerganger, officier, loods of kapitein, zal heel wat van het boek opsteken.

Maar ook voor de geïnteresseerde buitenstaander zal 'Ship Manoeuvring' heel wat openbaringen brengen.

"Ship Manoeuvring Principles and Pilotage" (ISBN 1-8560-210-0), uitvoerig geïllustreerd, telt 154 bladzijden en kost £25. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, Witherby & Co, 2nd Floor, 32-36 Aylesbury Street, London, EC1R 0ET, UK. Tel. +44/20.7251.5341, Fax +44/20.7251.1296, E-mail: books@witherbys.co.uk.

Vuurtorens

Vuren op de Engelse kust als navigatiebakens werden allereerst op een 'ad

hoc'-basis ingevoerd. Als een handelaar te veel schepen verloor op een bepaalde kuststrook, en als hij een landeigenaar bereid vond om tegen betaling een vuur (al dan niet op een toren) op de kust te onderhouden, dan werd hiervan gebruik gemaakt. Maar toen de scheepvaart, met de daaraan verbonden handelsbelangen, in belangrijkheid toenam, ontstond er een netwerk van vuurtorens. Met de oprichting de Corporation of Trinity House, nu vijf eeuwen geleden, werd dit netwerk gecoördineerd en gemoderniseerd. Tot op vandaag klinkt de naam 'Trinity House' als een bel bij alle Britten die hoe dan ook maar iets met de scheepvaart te maken hebben.

In het zopas uitgegeven boek 'The Lighthouses of Trinity House' hebben de auteurs Richard Woodman en Jane Wilson voor de allereerste keer alle 'vurentorens' van Engeland en Wales samengebracht en grondig besproken. Het boek vormt een eerbetuiging aan alle mannen en vrouwen die eeuwenlang zich toegewijd hebben ingezet voor de veiligheid van ontelbare zeelui aan boord van de schepen die langs de gevaarlijke kusten voeren.

'The Lighthouses of Trinity House' (ISBN 1-904050-00-X) telt 256 pagina's, is prachtig geïllustreerd en kost £27,50. Het is algemeen geweten dat de interesse voor vuurtorens de jongste jaren sterk toenam. Geen wonder, iedere toren heeft iets magisch, iedere toren heeft zijn eigen verhalen. Dit boek is dan ook een dikke aanrader.

Aanschaffen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij: Reedís Nautical, The Barn, Ford Farm, Bradford Leigh, Bradford on Avon, Wiltshire BA15 2RP, UK. Tel. +44/1225.86.88.21, Fax +44/1225.86.88.31, E-mail: sales@abreed.demon.co.uk.

Stoomslepers

De scheepvaart en de scheepsbouw hebben de voorbije eeuwen en decenia zo'n grondige technische revolutie doorgemaakt, dat de scheepstypes van toen vandaag nog nauwelijks te herkennen zijn. Zeilen werden door stoom verdrongen. Op zijn beurt verdrong ook de dieselmotor de stoom. Daar waar de maritieme harten al vele tientallen jaren breken door het zien van oude zeilschepen, groeit de interesse voor stoomschepen met de dag. En net zoals de zeilschepen zijn stoomvaartuigen nu erg zeldzaam geworden. Voor al wie hiervoor iets voelt zal het boekje van David L. Williams, getiteld "Steam Tugs", een must zijn. Amper een halve eeuw geleden kon men de stoomslepers, de maritieme werkparen,

in alle havens met tientallen bewonderen. De machtige zeeschepen en 'passenger liners' zouden gewoon niet van de kaai zijn gekomen zonder deze slepers. Zij straalden kracht uit. Sinds de jaren vijftig trok David L. Williams rond Groot-Brittannië, en nam in tientallen havens en haventjes foto's van zijn geliefde stoomslepers. Het resultaat; een unieke en historisch waardevolle collectie prachtige foto's. Wie "Steam Tugs" aanschafft kan nu vollop meege-nieten.

"Steam Tugs. A Colour Portfolio" (ISBN 0-7110-2857-5) telt 80 pagina's en kost £14,99. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij Ian Allan, 4 Watling Drive, Hinckley, Leics, LE10 3EY, UK. Tel. +44/1932.266.600, Fax +44/1932.266.601, E-mail: info@ianallan-pub.co.uk.

Amerikaanse burgeroorlog

Bij Chatham Publishing verscheen in juli een nieuwe uitgave onder de titel "CSS Alabama. Anatomy of a Confederate Raider". Het boek werd geschreven door Andrew Bowock. Zonder twijfel is de "Alabama" het allerbekendste schip uit de Amerikaanse burgeroorlog. Bekend door het overmeesteren van vijftien Federaler handelsschepen en het tot zinken brengen van de USS "Hatteras" tijdens een twee jaar durende campagne, werd de "Alabama" op 19 juni 1864 voor de kust van Cherbourg op haar beurt tot zinken gebracht door de USS "Kearsage". Ondanks de roem dat het schip verwierf, was er maar heel weinig van de "Alabama" gekend. Het schip werd in alle geheim gebouwd, de verspreide technische gegevens en de bewapening van het schip bleken steeds (opzettelijk?) verkeerd.

Met het recente boek van Andrew Bowock komt daar verandering in. Na grondig studiewerk kon de auteur een accuraat beeld geven van het bekende schip. De in het boek opgenomen gegevens en tekeningen zijn zelfs zo gedetailleerd, dat het boek toelaat een schaalmodel van de "Alabama" na te bouwen.

Eenieder die zich voor historische zeilschepen of voor scheepsmodellen interesseert zal aan dit boek veel plezier beleven.

"CSS Alabama" (ISBN 186176-183X) werd op groot formaat, met harde kaft uitgegeven. Het boek telt 191 pagina's en kost £ 30. Aankopen kan via de boekhandel, of bij de uitgeverij, Chatham Publishing, Duckworth, 61 Frith Street, London W1D 3JL, UK. Tel. +44/207.434.4242, Fax +44/207.434.4420.

polemieken

NEEFT

EN... VERSE VIS

MENSEN

VAARTUIGEN

VISTECHNIEKEN

FEITEN

ACHTERGRONDEN

TEGENSPRAAK

CIJFERS

**HET
VISSERIJBLAD**

ARGUMENTEN

DUIDING

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



De citater

'Verhogen van de quota [in de Noordzee] moet er niet worden verwacht. Andere mogelijkheid is de vloot te verkleinen. Onder het "minimum Vitalis". Bestaat er dan toch een verkleinwoord voor het kleinst leefbare??? Toch bestaat er wellicht een tussenoplossing. Een gesteunde stilligregeling tot het Noordzee kabeljauwbestand zich wat heeft hersteld.'

B. Schiltz
in de Rederscentrale.

'Het is ongelooflijk triest dat mensen tippelen op demagogie en valse voorstellingen. Daar hebben de media overigens ook honderd procent aan meegewerkt.'

Cabaretier Freek de Jonge
Het Volkskrant Magazine 24.08.02

'De hele harmonie van het universum is nog niet eens de traan van één slecht behandeld kind waard.'

Dostojevski.

'A successful man is one who makes more money than his wife can spend. A successful woman is one who can find such a man.'

(Uit onze beruchte reeks:
sexisme is ook een isme.)

'Macht is een verbruiksgoed dat afneemt naarmate je verplicht bent er meer van te gebruiken.'

Noël Slangen in De Morgen.

'Waarom krijgt vervolgens de gehele Nederlandse sector het negatieve stempel opgedrukt als er tijdens controles in het verleden incidenteel een hoger vermogen werd geconstateerd dan volgens pk-licentie was toegestaan?'

(Uit een lezersbrief in Visserijnieuws,
12 juli 02.)

'De huidige krachten achter de verheerlijking van de markt zijn gigantisch, maar de (...) kwaliteit van de samenleving neemt af, simpelweg omdat er niet meer wordt geëxperimenteerd met alternatieven. Democratie heeft diversiteit nodig: alleen dan kan men met elkaar in discussie gaan over de juiste manier van samenleven.'

Hans Blockland in DGA.

(Over reder op rust August Puystjens:) 'Zijn twee schepen, The Belgian Sailor en de Henri-Jeannine (1961-1993), bracht hij zelf naar de sloop. Dat deed pijn, ja, maar de slooppremies lagen zo hoog dat het misplaatste nostalgie zou zijn om een vaartuig bij te houden. Voor de oude karkas van The Belgian Sailor kreeg De Puste 500.000 euro (18 miljoen frank).'

GvA, 13.07.02.

'Natuurlijk, de kapitalisten vechten terug! Dat is nu precies waar het neoliberalisme om draait: het laag houden van lonen, kosten en belastingen.'

Immanuel Wallerstein
in Internationale Samenwerking.

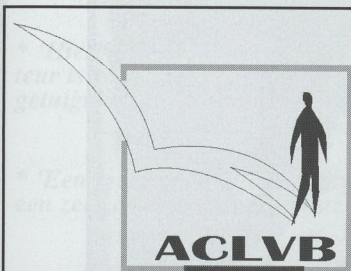
Wie is wie?

Vlaamse visserskinderen in het Britse Preston van 1943



In HVB van april publiceerden we een foto van een lezer die wel eens wilde weten wie al deze afgebeelde visserskinderen waren die gedurende de oorlogsjaren in het Britse Preston school liepen. Wellicht krijgen de bezoekers van de Oostendse visserijfeesten (zie achterflap van dit HVB) de foto ook te zien en kunnen ze daar desgevallend verder helpen uitzoeken wie er zoal herkend wordt op deze historische afbeelding.

Het duurde enige tijd vooraleer wijzelf reacties van lezers kregen, o.a. van schipper op rust Jozef Ocket en van Jeannine Fonteyne, dochter van een IJslandkapitein. Maar uiteindelijk konden we toch achttien namen zetten bij evenveel gezichten. De reeks loopt van onder naar boven en van links naar rechts en we verontschuldigen ons voor desgevallend foutgeschreven namen. De cijfers verwijzen naar gelijke cijfers die we op de foto aangebracht hebben. (1) **Monique Ocket, dochter van schipper op rust Jozef Ocket**, (2) **Rosette Barbon**, (3) **Emile Pierre**, (4) **Robert Roets**, (5) **Jeannot Borneau**, (6) **Lucienne Versluys**, (7) **Georgette Barbon**, (8) **Simone Versluys**, (9) **Jeannine Fonteyne, dochter van IJslandkapitein Fonteyne die ons heel veel informatie kon geven**, (10) **Odette Fonteyne**, (11) **Agnes Lams**, (12) **Paula Vanhoucke**, (13) en (14) **de gezusters Ryx**, (15) **Rosette Rouzée**, (16) **Yolande Ryx**, (17) **Callemyn (?)**, (18) **Emile Ryx**.



ACLVB

**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 ernaar bij uw dagbladhandelaar

Sarah Lucas



Alhoewel de kunstenares Sarah Lucas niet onmiddellijk affiniteit met de zee of de visserij heeft, mocht ze in onze portretgalerij van kunstenaars niet ontbreken. De reden daarvoor is te zien op de foto hierboven.

Tussen 1990 en 1998 maakte ze een serie zelfportretten waaronder deze 'Got a salmon' uit 1997. In die zelfportretten verzet ze zich tegen de kunsthistorische afbeeldingen van de vrouw als verleidster. Ze neemt daarom mannelijke houdingen aan op plaatsen en met attributen die je niet meteen als vrouwelijk kwalificeert. (fv)

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

April-juni 2002

Wijziging naam, nummer, roepnaam en adres eigenaar:

Z.201 JOB SENIOR (voorheen Z.206 Volharding), eig.: NV Artimon, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Roepnaam: OPHS Zeebrief: 16 april 2002

Wijziging adres eigenaar:

Z.200 WAGRAM, eig.: BVBA Rederij Brandon Star, Esdoornstraat 46, 8300 Knokke-Heist. Zeebrief: 23 april 2002

Z.79 THORN, eig.: BVBA Ravelingen, Groenlandstraat 99, 8380 Zeebrugge. Zeebrief: 23 april 2002

Z.243 MEDUSA, eig.: Rederij Atlas, Meeuwenstraat 9, 8380 Zeebrugge. Zeebrief: 30 april 2002

Z.105 ATLAS, eig.: BVBA Rederij Atlas, Meeuwenstraat 9, 8380 Zeebrugge. Zeebrief: 30 april 2002

Z.582 ASANNAT, eig.: BVBA Versluys-Vantroye, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende. Zeebrief: 19 juni 2002

Wijziging motor:

Z.98 OP HOOP VAN ZEGEN, eig.: BVBA Rederij Aris, Zonnebloemstraat 36, 8301 Knokke-Heist. Motor: ABC, bj. 2002, 750

kW. Zeebrief: 4 juni 2002

Geschraapt:

Z.396 MARY, eig.: BVBA Rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende. Geschraapt: 17 juni 2002

Nieuwe inschrijving: Z.123 MARY (voorheen Z.396 Mary), eig.: BVBA Rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende.

Heb je er genoeg van?
Wil je ermee breken?



SOS-zelfhulpgroepen voor mensen met verslavingsproblemen: in West-Vlaanderen wekelijkse vergaderingen in Blankenberge, Brugge, Koksijde, Kortrijk, Menen, Oostende, Roeselare.

Info? Tel.: 0474 745 715

De meest krasse teksten van Flor Vandekerckhove verzameld in één boek

* *'Het boek is meer dan de moeite waard. In 30 essays spaart de auteur werkelijk niemand. Zonder onderscheid des persoons worden hypocriete politici, inhalige reders, veilingbestuurders met een gespleten tong en de Europese instellingen netjes op hun plaats gezet.'*

De Nar

* *'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

* *'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.

* *'Hij is tegen alles!'*

Aalmoezenier Demaeght in een gesprek met de Iekenconsulente van Oostende

* *'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.

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

Bart Schiltz in de RC.

* *'Het is een boek dat ook breed de maatschappelijke problemen benadert. Goddank zijn er toch nog een paar bewust kritische intellectuelen zoals Flor Vandekerckhove.'*

Tijdingen.

14,85

(Verzendingskosten inbegrepen)

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).

TUSSEN SCHIP & KAAI

De pruimentijd is weer voorbij. Na de traditionele zomerluwte in de vergaderzalen der visserijsector, zal de agenda weer stapsgewijs tevoorschijn komen. Want onze plaatselijke vergaderdertijgers en hun trouwe meelopers-vazallen hebben nog heel wat te bespreken. Immers, de visserij beleeft een diepe crisis. Geen aspect ervan kan belicht worden, geen vaarwater bevaren, zonder dat er levensbedreigende obstakels onder het oppervlak schuilen. Die manifestieren zich niet enkel in de vorm van windmolenfundamenten. Maar ook bijvoorbeeld in de kwaliteit van de CAO's, die het lang verwachte, en tegen deze winter beloofde sociaal statuut horen te vergezellen. Of in de problematiek van de quota, die manifest schandalig beheerd worden. Het ikikik-syndroom van sommige leden van de quotacommissie, weet je wel. Of in het bemanningsprobleem, waar de visie van onze beleidsmensen volledig tekort schiet. En er dus eigenlijk niet eens van een visie kan gesproken worden. Of in de mentaliteit van sommige reders en schippers. Die niet allemaal even overtuigd lijken te zijn van het belang om scheepsjongens een degelijke opleiding te geven. En verder: het veiligheidsprobleem; het liquiditeitsprobleem; het problematische proporties aannemende drugsgebruik, ja ja, ook in de visserij; de vlootafbouwplannen van de EU; de Spanjaarden en Portugezen, die per 1 januari 2003 in de Noordzee mogen vissen. Je leest het. Stof genoeg, om een paar maanden lang (nu de batterijen opgeladen verondersteld zijn) een race tegen de klok te houden, en al die problemen te bespreken. En in de mate van het mogelijke, een voor iedereen bevredigende oplossing te zoeken. En dat is nu net waar het schoentje nog het meest kan knellen. Enkele voorbeelden.

- Zo hebben we in het verleden ontelbare keren gezien hoe uit de quotakoek een perfect maatpak voor de 2000 pk schepen gesneden werd. Hoe de minderheden steevast over het hoofd werden gezien. Al was het maar



omdat die er, zo dacht men, door het sluimerend spook van de schaalvergroting toch *uitgebond* zouden worden (en dat eventjes een handje te helpen). Wanneer worden de vissers zelf, wier sociale en materiele leven in niet onbelangrijke mate mede kan bepaald worden door het quotabeheer, vertegenwoordigd in de quotacommissie? Eventueel via de vakbond?

- Zo stellen we vast dat de kustvissers al jaren tegen de bierkaai vechten, omdat hun bestaan bedreigd wordt. Ooit door Nederlanders die geen visserijgrenzen kenden. Dan door overmaats gemotoriseerde eurokotters. Nu door windmolens. Wat staat hen nog allemaal te wachten? Het bouwen van hotels op zee? Met verbindingen bruggen en hectaren grote recreatiegebieden? Een landingsbaan op zee? Om de geluidshinder door vliegtuigen te beperken? Een lanceerbasis? Om Europese raketten de ruimte in te schieten? Een reeks drijvende voetbalvelden? Om in de toekomst het WK op te spelen? De mogelijkheden — en mijn fantasie — kennen duidelijk geen grenzen. Maar toen jaren geleden iemand opperde om windmolens in de kustwateren te plaatsen werd die waarschijnlijk eerst ook wel eens vreemd bekeken.

- Het sociaal Statuut. Nog zoiets. Ontworpen om de vissers een betere bescherming te bieden tegen willekeur en ongeluk. Maar het werd tot een onderwerp van dispuut tussen verschillende parlementsleden. Die vielen elkaar over de voeten om toch maar als

eerste het ontwerp in te dienen. En zodoende de pluimen op hun hoed te steken. Waarbij de kwaliteit van het ingediende voorstel van ondergeschikt belang werd. Terwijl die luttel resterende vissers toch zouden mogen verwachten dat de inhoud van dat statuut belangrijker is dan de naam van een politicus. Of niet soms? Afwachten wat er van die hele waslijst CAO's, die het Statuut uitvoerbaar moeten maken, gebakken wordt.

- Wat met de Spanjaarden, die hier volgend jaar de visgronden mogen inpalen? Momenteel horen we er niet zo veel over. Zal de paniecreactie pas losbreken wanneer de eerste Spaanse en Portugese schepen ten tonele verschijnen? Wanneer de visgrond belemmerd is door een massa longlines? Zouden daar niet beter op voorhand afspraken rond gemaakt worden? Zouden onze vismijnen geen prospectie voeren om die vangsten via onze havens te veilen, of deze als transit te gebruiken? En mooi meegenomen dat er op die manier een bedekte controle op de aanwezigheid van gequoteerde vissoorten mogelijk zou zijn?

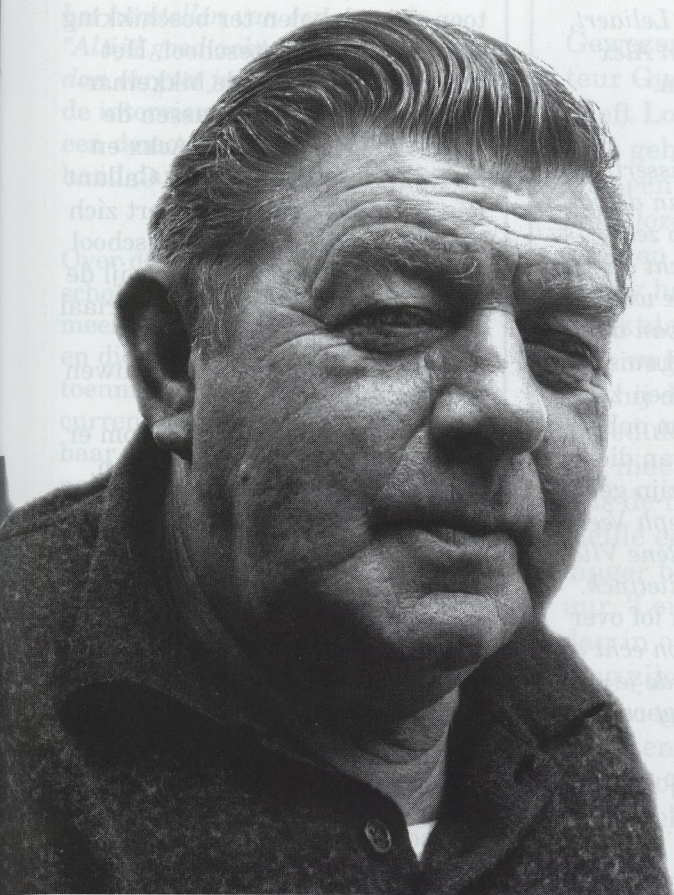
- Wanneer wordt het visserijonderwijs in de technische school geïntegreerd? Wanneer gaat men gerichte veiligheidscampagnes voeren? Het drugsprobleem aanpakken? Wanneer begint men te overwegen om vissers een premie te geven om te BLIJVEN? In plaats van een premie om weg te gaan? Wanneer wordt het vakantiegeld verhoogd? Wanneer kunnen nabestaanden van verongelukte vissers op een gepaste overlijdenspremie terugvallen?

Wanneer, wanneer, wanneer? Het lijkt wel of onze visserijsector al jaren verweesd heeft stilgestaan. Alleen het minivolume van onze vloot en onze tanende visserspopulatie bewijzen het schrijnende tegendeel. Als je het allemaal reeds een behoorlijk aantal jaren volgt, dan vraag je je soms echt af wat ze daar dan eigenlijk al die tijd gedaan hebben in die vergaderzalen! Slakken ontleden, misschien?

FROID

HVB sprak met...

Louis Vlietinck alias Veerman Junior, zoon van een legende



In de St. Donaasstraat te Zeebrugge kon HVB het levensverhaal optekenen van Louis Vlietinck die de bijnaam 'Veerman' van de familie met trots verderdraagt. Vader Joseph Veerman is aan de oostkust immers nog altijd niet vergeten. De man straalde destijds gewoon de liefde voor het beroep uit, in zoverre zelfs dat hij ook vandaag nog voor de hele vissersgemeenschap als voorbeeld genoemd mag worden.

Als we even in onze archieven kijken, zien we dat vader Joseph de naam Veerman in het Hollandse Veere kreeg waar de familie tijdens de eerste wereldoorlog verbleef. De kleine Joseph was er altijd vroeg uit de veren en trok dan, nieuwsgierig als hij was, naar de haven. De Nederlandse vissers moeten op een zeker ogenblik geroepen hebben: 'Nou, de kleine veerman is er weer' en de familie was aan een naam gekomen die ze aan de oostkust nooit meer kwijt zou geraken.

LOUIS WERD OP 13 september 1935 geboren en kreeg er *François* als broer en *Jeannine* als zuster. Zijn leven neemt al onmiddellijk een avontuurlijke wending, want vijf jaar na z'n geboorte breekt de oorlog uit.

Vader Joseph Veerman had in 1939 de H.16 'Emma-Leon' gekocht van zijn schoonbroer *Albert Gheselle* en de familie kon er op 18 mei het oorlogsgeweld mee ontvluchten. Met het schip ging heet richting Frankrijk. In St. Valery-en Caux moest de familie van boord en de reis vervolgde in treinwagons, op een kolenschip en in... veewagons. Zo trokken de Vlamingen van Le Havre over St. Vaast en St. Malo tot Bordeaux waar ze onderdak kregen in een nabijgelegen dorpje. Het onthaal was er koel, soms zelfs vijandig. Louis: *'Ze zagen ons, vluchtelingen, als een soort Duitsers. Voeg daarbij de capitulatie van het Belgisch leger en het beeld was af. We kregen dus geen medewerking, geen onthaal, geen eten en drinken. Als korte tijd later ook het*

Franse leger de duimen moet leggen voor de Duitse overmacht, wordt de situatie anders en krijgen de vluchtelingen begrip en dus gelukkig ook eten van de bevolking.'

Hoe verwerkt zo'n kind van vijf al die gebeurenissen? Louis wordt ziek en krijgt de kroep. Later komt het gezin gelukkig terecht op een boerderij waar het ruim op eten en drinken kan rekenen. Van zodra iedereen weer een beetje op krachten gekomen is, willen de mensen weer naar huis. Louis: *'En naar huis trokken we. We deden het met alle mogelijke middelen en daartoe behoorden ook lange voettochten. Maar Sperrgebiet Heist mochten we niet meer binnen en we werden verplicht ons in Knokke te vestigen.'*

Thuis herneemt het gewone leven zo goed als mogelijk zijn gewone gangetje. De rest van de oorlogsjaren kan Louis de gemeente-

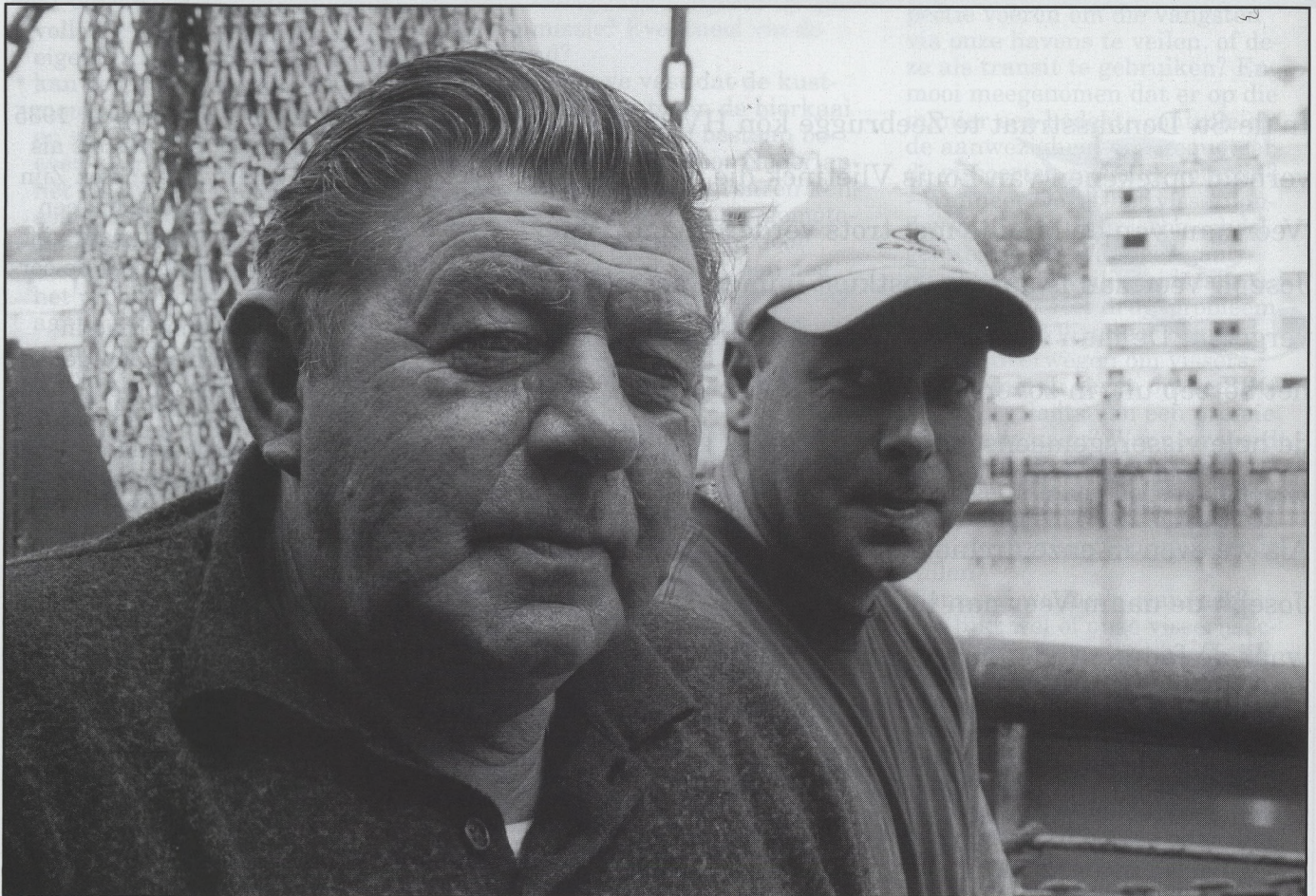
school bezoeken, waar de onderwijzers Acks, Mesuere, Leliaert, Van Pouck, Walgrave en Alex Hilderson hem opleiden.

Visserij

Louis: *'Thuis was de visserij het gespreksonderwerp en in de vakantie kon ik al mee op zee. Moeder had het dan acht dagen een beetje rustiger in de wetenschap dat haar zonen van de straat weg waren.'* En Louis had geluk, want het fenomeen zeeziekte was en bleef hem onbekend. De bemanning van die eerste zeereizen staat in zijn geheugen gegrift: *'vader Joseph Veerman, broer Francois, Rene Vlietinck en Leon (Baes) Vlietinck.'* Louis spreekt met veel lof over deze Baes: *'Die man kon echt alles en wat meer is, hij leerde je ook alles en hij deed het met veel geduld en begrip.'*

In 1948 kan hij de stap zetten

naar de Vrije Visserijschool die toen enige lokalen ter beschikking had in de Gemeenteschool. Het was de periode van de bikkelharde concurrentiestrijd tussen de Vrije Visserijschool met Ackx en de Rijksvisserijschool met Callant aan het roer. Louis herinnert zich dat men in de Vrije Visserijschool alle gerief moest kopen, terwijl de andere school alle studiemateriaal gratis verstrekke. Maar vader Joseph had voldoende vertrouwen in de leraars Ackx, Vermeile, Verbiest en Oswals Devriese om er de kosten voor lief bij te nemen. *'Karel Goeminne, die in Zeebrugge bij Perfecta aan de motoren werkte, kwam er twee dagen in de week lesgeven. Zijn pronkstuk was een motortje van 30 pk, dat de leerlingen mochten onderhouden en starten. In de praktijkklas voor de dekopleiding was er Frans (Sissen de Klemmer) Ackx, een gewezen visser die ons heel wat praktische knepen van het vak kon aanleren.'*



Louis en zijn zoon Tom die het roer overgenomen heeft. Louis: *'Thuis was de visserij het gespreksonderwerp en in de vakantie kon ik al mee op zee. Moeder had het dan acht dagen een beetje rustiger in de wetenschap dat haar zonen van de straat weg waren.'*

Nooit ben ik vergeten hoe hij bij het herstellen van een net zei: "Altijd goed achter je hand kijken, dan vergeet je nooit een steek".' en de interviewer krijgt van Louis een demonstratie hoe hij dan zijn hand dan moet houden.

Examens

Over de examens, in de Zeevaartschool van Oostende, deden de meest vreemde verhalen de ronde en die pasten uiteraard in het toenmalige klimaat van de concurrentiestijd tussen het openbaar en het katholieke onderwijsnet. Zo was er bijvoorbeeld het gerucht dat directeur *Callant* van de Rijksvissersschool vragen kon stellen aan de leerlingen die niet van zijn school waren om deze leerlingen in de war te brengen. Louis was dan ook behoorlijk zenuwachtig als hij zich voor de jury aanbood, maar het viel uiteindelijk allemaal wel mee. Louis heeft daar ondervonden dat die geruchten nergens op gebaseerd waren: *'Die examens? Dat was een normaal gedoe, wel spannend; het was ongewoon voor een vissersknaap om daar voor een rij vreemde mensen te staan. Komisch was dan weer dat leraar Serlet achter de Juryleden stond en soms teken deed of zijn pupil al dan niet goede antwoorden for-*

Zo was er bijvoorbeeld het gerucht dat directeur *Callant* van de Rijksvissersschool vragen kon stellen aan de leerlingen die niet van zijn school waren om deze leerlingen in de war te brengen. Louis was dan ook behoorlijk zenuwachtig toen hij zich voor de jury aanbood, maar het viel uiteindelijk allemaal wel mee. Louis heeft daar ondervonden dat die geruchten nergens op gebaseerd waren

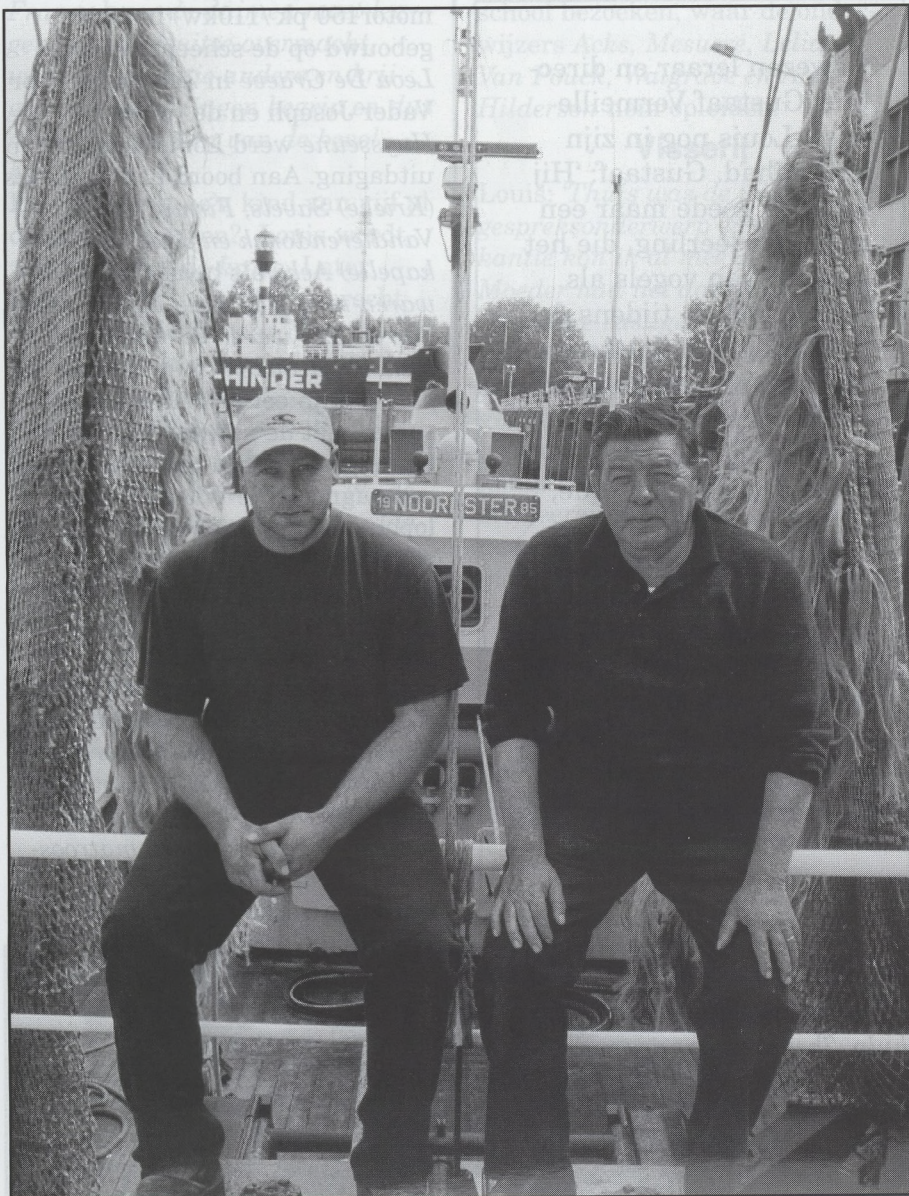
Gewezen leraar en directeur *Gustaaf Vermeille* heeft Louis nog in zijn klas gehad. *Gustaaf*: 'Hij was een goede maar een rusteloze leerling, die het kweken van vogels als hobby had, en tijdens de marktdag van dat kraam niet weg te denken was.' Als hij dan een tikje ongeduldig was en feitelijk niet meer luisterde, was de ingreep van *Vermeille* een half uurtje langer blijven dus tot 12 uur. 'Louis hield de klok dan in oog en klokslag 12 ging zijn vinger omhoog en vroeg hij om de klas te verlaten, recht naar de markt op zoek naar klasse kweekvogels.'

muleerde, het was een dankbare hulp. Toch was dat vreemde gedoe voor de meeste leerlingen een marteling en hoe gaat dat in zo'n jury? daar zit ook onsympathiek volk tussen. Minder goede herinneringen heb ik bijvoorbeeld aan jurylid Vaneraeynest.'

Tijd voor verveling of voor deugnetenstreken kreeg Louis tijdens de vakantie niet. Vader *Joseph* nam z'n spruiten mee op zee. En zo leerde Louis de stiel. Louis ging ook vlot zijn brevetten halen: scheepsjongen, leerling-schipper, matroos-motorist en schipper 2de klasse. Uiteindelijk was hij klaar voor de grote verantwoordelijkheid. *'Toen vader opgenomen werd in de kliniek voor een heelkundige ingreep, zegde moeder dat ik nu maar het schip in handen moest nemen. Toen ik een beetje tegenpartelde en zegde dat de Witte Bank niet niks was. Dat het 40 à 50 uren varen was voor je op de visgronden kwam, zei moeder resoluut: "Je moet maar maken dat ge het kunt!" zo simpel was dat.'*

De Z.437 'Raphaël' (GM-

motor 150 pk / 110kw) in 1949 gebouwd op de scheepswerf van *Leon De Graeve* in Zeebrugge voor vader *Joseph* en de weduwe *Huyseune* werd Louis' volgende uitdaging. Aan boord had hij *Louis (Krieke) Savels, Firmin (Blaes) Vandierendonck* en *Jacques (Kokapelle) Acks* als bemanning: *'Zij waren meer dan goed op zee, maar aan de wal waren ze niet te temmen. Zij dronken toch zo graag een pintje.'* Zijn eerste reis was een succes met de aanvoer van 10.000 kg tongen. Na het voorjaar was de campagne op de Witte Bank afgelopen en werd er op de West gevaren. Intussen evolueerde de gezondheid van vader *Joseph* niet goed, hij woog uiteindelijk nog maar 40 kg en toch: *'Na vier maanden was hij weer op post en ging terug in zee als schipper en dit tot zijn 60 jaar en ik werd weer matroos. Ik heb dus 20 jaar op de Z.437 gevaren in alle functies: scheepsjongen, matroos, matroos-motorist, en schipper'*. De Z.437 werd dan verkocht aan *Emiel (Miel van Gats) Dobbelaere*. Louis ging daarna als schipper varen op de Z.564 'Poolster' (Caterpilarmotor van 418 pk/353kw) van *Leon (Griesden) Jonckheere*. De reizen werden verdeeld: 6 dagen op de noord en dan nog 5 of 6 dagen in de kreeftenput, verkopen in Grimsby en dan nog een reis voor de verkoop in Zeebrugge. Louis: *'Ik was geen voorstander van die dubbele reizen. Als je 12 tot 14 dagen van huis weg bent, is dat meer dan genoeg. Het waren geen plezierreizen en een mens heeft rust nodig. Die rust moet je in de familie kunnen vinden'*. Louis heeft dus bedankt voor de eer en hij gaf het bevel over aan *Charles Janssens*. Louis zelf kiest vervolgens voor de Z.548 'Flamingo' (ABC-motor van 150 pk/110kw) van reder *Henri Luickx*. In de winter ging men vissen op gullen en garnalen en in span, samen met de Z.481 'Firmin Lievens' met schipper *Gaston Rosseel* zijn partners. Over die spanvisserij: *'Het net werd ingehaald op de Z.548 en dat was sjouwen geblazen, want aan boord was er geen rol en het net werd ingehaald met de handen. Maar het*



Louis: 'Ik was geen voorstander van die dubbele reizen. Als je 12 tot 14 dagen van huis weg bent, is dat meer dan genoeg. Het waren geen plezierreisjes en een mens heeft rust nodig. Die rust moet je in de familie kunnen vinden'.

loonde en met Gaston heb ik 6 jaar in span gewerkt. Het waren slepen van 30 à 40 bennen kabeljauw, gullen en wijting en na twee nachten kon men al naar de vismijn komen voor de verkoop'. Op de Z.548 bestond de bemanning uit Louis, diens zoon Henri, Gerard Vanden Briele en Walter Witgeer.

Maar laat ons de visserij even terzijde laten, want de mens leeft niet van vis alleen. In april 1958 was Louis met Mathilde Dezutter getrouwd. Zij kende de visserij, want haar ouders waren de uitbaters van het cafe 'De nieuwe Vismijn' Het gezin krijgt vier kin-

deren, Jan, Henri, Tom, en dochter Blondine. De huwelijksreis van het jonge paar is besteed aan de Wereld Expo 1958 in Brussel en duurt één dag. 's Avonds is Louis al terug in Zee.

Reder

In 1974 is Louis 39 jaar. Met de aankoop van de Z.553 'Noordster' (MAK-motor 120 pk/88 kw) wordt hij reder. Het vaartuig was in 1956 gebouwd op de scheepswerf van De Graeve in Zeebrugge voor Triphon Desmit die het later verkocht aan Jozef (Zwarten) Martony die het 6 jaar gebruikt

Storm en mist

De storm in 1953 was geweldig, vader Joseph heeft toen 48 uren aan het roer gestaan, en gezorgd dat het vaartuig niet dwars op de nooit geziene hoge golven kwam te liggen. De Noordwesten wind, het springtij zorgden voor natuurkrachten die men zich aan land niet kan voorstellen, maar er gebeurt zoveel dat men geen tijd heeft om te denken, voeg daarbij dat het een klein vaartuig was en nog geen bak van voor had om te schuilen. Meer dan de storm vreest Louis de mist: 'Men heeft geen zicht op de situatie en men is dan maar wat blij dat men veilig in de haven kan binnen lopen, waar dan toch een slecht bericht op je af komt zoals die keer met de Z.604 die aan de grond is gelopen.

heeft en het dan aan Louis verkocht die er ook nog 12 jaar mee gevaren heeft. Zijn bemanning bestond uit Roger (Stille) Degroote, Andre (Kwaster) Gregorius, en zoon Jan als lavertje. Minder goed is de herinnering aan het verlies van Gregorius die over boord gaat, hij was dan 42 jaar. Op aandringen van zijn broer François laat Louis op de Westvlaamse scheepswerf in Oostkamp in 1984 de Z.122 'Noordster' bouwen. Louis had er graag een traaglopende motor ingebouwd, maar de nieuwe schepen hadden een andere constructie en zo'n grote traagloper was moeilijk in- en uit te bouwen en dus werd het een snellopende DAF-motor van 250 kw/184kw). 'Snel wel, maar weinig kracht,' zegt Louis over die moderne motoren. De bemanning bestond hier uit zijn zoon Jan als schipper, William (Butter), Eric Dezutter en Andre Beirens. Het was een goed

vaartuig, maar toch waren er wat moeilijkheden die ook zorgen meebrachten, Louis: 'De problemen begonnen al bij de bouw en als nieuwe reder volgt men alles van dichtbij en hoe gaat dat: je maakt je zorgen en je wordt er ziek van'. Na een rustperiode gaat Louis toch terug in zee.

Drama

12 april 1991. Louis is voor een reis thuis gebleven en zijn zoon Henri leidt het schip. Zonen Jan en Tom zijn matrozen en Nico Deneve is de scheepsjongen. Voor de aanvang van deze reis hadden men al het materiaal nog laten controleren: gasflessen, leidingen, kranen... Alles bleek in orde. Toch is er iets fout gelopen met die flessen: 'Henri en Nico zijn door een gasflesontploffing om het leven gekomen en Tom had ernstige verwondingen die jaren revalidatie

voor gevolg hadden, maar die nu toch weer in zee gaat. In Newhaven (Engeland) kon ik de lichamen van Henri en Nico herkennen, en met hulp van de havenmeester, een begrafenisondernemer die nog Belgische roots had, moest ik op zoek gaan naar mijn zonen Jan en Tom die in een kliniek de eerste zorgen kreeg.' Al die ellende maakte Louis ziek, en hij had op zijn beurt dringende zorgen nodig.

De begrafenisondernemer had intussen alles in orde gebracht en Louis en Jan hebben de lichamen dan naar de Zeebrugse thuishaven gebracht.

Na de begrafenis vernam Louis dat Henri plannen had om een eigen vaartuig te kopen, de papieren zouden na die reis getekend worden: een droom die niet in vervulling kon gaan.

Het vaartuig van Louis lag nu te-

gen de kaai, Louis kon het niet meer zien en wilde het verkopen, maar het was zoon Tom die na zijn herstel vroeg het vaartuig te houden; een wens die Louis moeilijk kon weigeren.

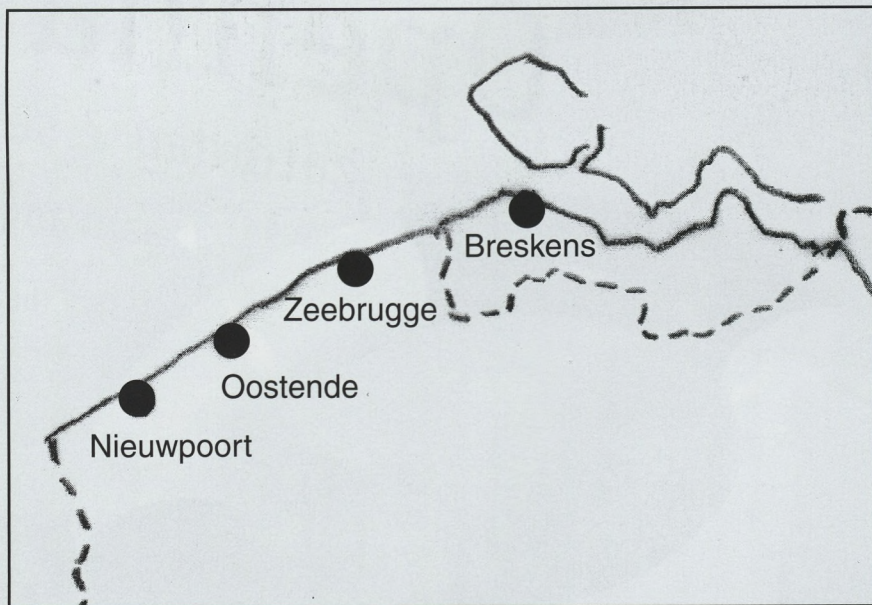
De laatste aanmonstering van Louis Veerman junior wordt genoteerd op 24 mei 1995. Daarna is het voor deze visser afgelopen. Het hart had al een paar signalen gegeven dat het welletjes geweest was en hij besloot er een punt achter te zetten. Maar hij blijft tot vandaag bij de zaak betrokken. Als het vaartuig binnen is, blijft hij een handje toesteken en de man, die in de visserij wel en wee gekend heeft, ziet dat het zo goed is.

Interview Juul De Vocht
Foto's Guido Walters

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.



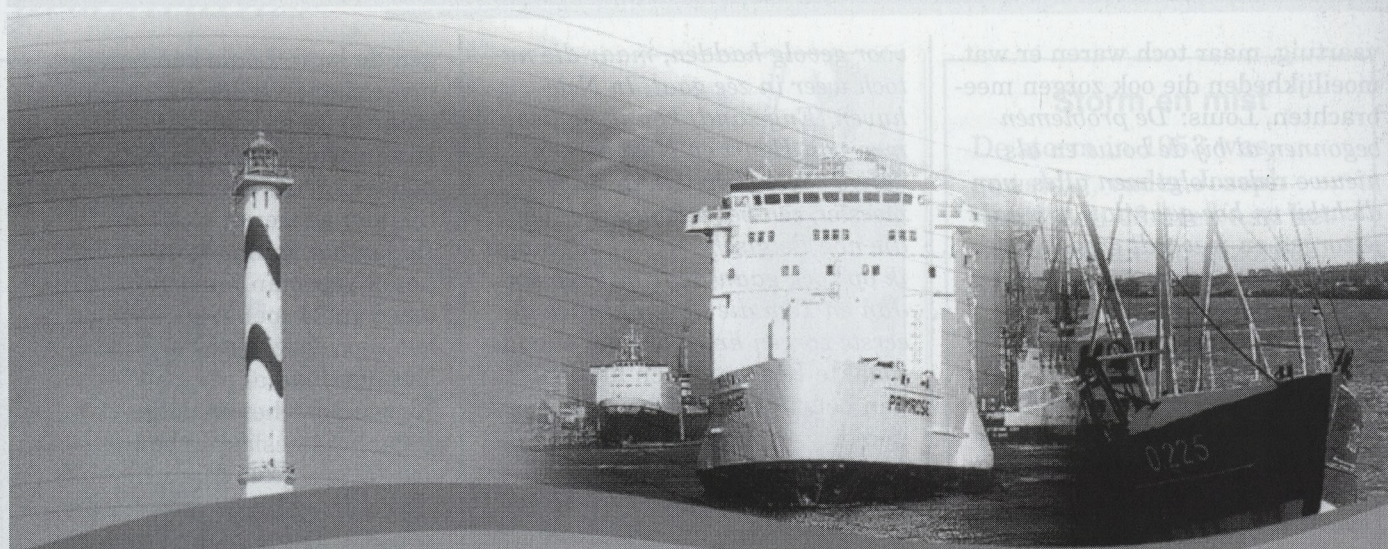
Probeert u het eens en u zult versteld staan van Uw meeropbrengst

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



► in en rond de vismijn
en het havengebied

Oostendse Visserijfeesten & Openhavendag

zaterdag 7 september 2002

► aanvang 10 uur ► gratis inkom

► bezoek onze website:

www.visserijfeesten.be
www.openhavendag.be

