

Minister **MAAKT TRIP**: Vera Dua bezoekt visserijsector!

Maritiem patrimonium: Oostendse sloopstimmerwerf **MAAKT GALEI**!

Motorenfabrikant **MAAKT** geschiedenis : **ABC** wordt negentig!

Oostende **MAAKT** ambiance: visserijfeesten overtreffen **ALLES**!

V B **MAAKT** school: voorzitter Visserijcomité hangt nu **ZELF** vuile was buiten!



Binnenzicht op de Oostendse vismijn (datum onbekend).

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

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 Klausing, 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

Over woorden en daden



EN IEDER DIE beroepshalve met *het woord* omgaat, moet het inmiddels toch opgevallen zijn: dat *woord* dat vroeger diende om de zaken te verduidelijken, dient sinds enige jaren hoe langer hoe meer om ons een rad voor de ogen te draaien. Almaar meer wordt het gebruikt om een praktijk toe te dekken die *niets* met dat woord te maken heeft.

Het massaal ontslaan van arbeiders wordt bijvoorbeeld '*afslanking*' genoemd, als ware het een gezondheidskwestie (wat het voor die arbeiders uiteraard niet is); zo spreekt men ook van de '*loonlast*', terwijl dat helemaal geen last is voor wie er moet van leven. Het privatiseren van openbare instellingen heet '*het ontvetten van de staat*' en dat is een term die alleen maar op de vergaderingen van de *Weight Watchers* niet zou misstaan; een aanval op de koopkracht van de werkenden noemt men hier zelfs '*gezondheidsindex*'. En zo gaat het de jongste jaren van kwaad naar erger: het verkopen van lucht werd nog niet zolang geleden '*nieuwe economie*' gedoopt; de oorlog die voorbereid wordt om van de olietoevoer een Amerikaanse monopolie te maken heet '*strijd tegen het terrorisme*'; de immer aanhoudende bedeltocht van de ondernemers om geld bij de staat te schooien heet '*het rechtekken van scheve concurrentieverhoudingen*'; de manier waarop het kapitalisme de milieuproblematiek in winst omzet luistert naar het bijzonder mooie '*duurzame economie*'.

Op dezelfde manier is de term '*globalisering*' ons taalgebruik binnengedrongen. Die globalisering wordt ons gepresenteerd als een onvermijdelijk proces dat ons overkomt zoals dat met het weer gebeurt. Terwijl die *globalisering* nauwkeurig voorbereid werd in de *think tanks* van de grote internationale organisaties zoals de Europese Commissie, de Wereldbank, de Organisatie voor Economische Samenwerking (OESO) en in veel minder bekende clubs zoals het Manhattan Instituut te New York en het Adam Smith Institute in Londen. Via de pers komt dergelijke term vervolgens in het gewone spraakgebruik terecht waar het begrip op eens tot het zogenaamde '*gezond verstand*' gaat behoren.

Maar wat is die '*globalisering*' anders dan een rookgordijn dat de winsthonger van de meest gehaaide mensen ter wereld moet verdonkeremanen? Is het inmiddels niet overduidelijk dat de term een gemeenplaats is waarmee politici hun vrijwillige onderwerping aan de marktstrategen goedpraten? Wat is deze globalisering anders dan het hogervermelde *ontvetten* van de staat, de *vermarkting* van tal van openbare diensten, het veralgemenen van de *loononzekerheid*, het groter worden van de maatschappelijke *ongelijkheid*, de *desindustrialisering* van de ontwikkelde landen, het *verkleinen* van de sociale beleidsvoering, het *uitbuiten* van kinderen, het schaamteloze *dumpen* van gevaarlijke afval, het *verminderen* van de vervangingsinkomens? Dat het die '*globalisering*' is die oorzaak is van het veelbesproken '*onveiligheidsgevoel*' is toch klaar en duidelijk voor elkeen die niet met oogkleppen rondloopt! Maar wat is vervolgens het *antwoord* van degenen die dat alles — waar halen ze het!? — ook wel eens '*de derde weg*' noemen? Meer blauw op de straat, meer boetes, meer veroordelingen en meer, grotere en hogere gevangnissen te lande!

Globalisering is het woord dat de fabelachtige achteruitgang camoufleert waarmee wij thans geconfronteerd worden en die wij al te gelaten aanvaarden. Althans vanuit het standpunt van...



De man op de kaai

Oorlogszuchtige USA brengen Vlaamse visserij in gevaar

Sector vreest nieuwe olieschok

DE VREES VOOR een nieuwe Golf-oorlog heeft ook de brandstofprijzen onder druk gezet. De oplopende spanningen rond Irak duwden de internationale olieprijs de voorbije weken tot net onder de 30 dollar per vat. Dat betekent een stijging van 45 procent ten opzichte van het begin van het jaar. Economen verwachten dat een oorlog tegen Irak de prijs van de ruwe olie nog hoger duwt. Iedere stijging van de olieprijs betekent voor de visserij, waar de oliefactuur een van de hoogste kostenfactoren is, een aantasting van het rendement.

TWEE JAAR GELEDEN stond de transportsector in rep en roer door de forse stijging van de brandstofprijzen. In september 2000 waren de Franse beroepsvervoerders en de vissers de eersten die vonden dat de limiet bereikt was. Er kwamen acties en blokkades die ook in ons land en in Nederland navolging kregen.

De prijs van een vat ruwe olie (159 liter) gaat opnieuw richting 32 dollar, de hoogste prijs sinds het einde van de Golfoorlog in 1991. Voor de visserij betekent dergelijke prijs een aantasting van de rentabiliteit. De brandstofkosten zijn na de lonen de hoogste kostenfactor voor de rederijen. Analyse van de kosten leert dat in het jaar 2000 de brandstofkosten ten opzichte van de besomming meer dan verdubbelden. De vergelijking tussen 1998 en 2000 maakt dit duidelijk:

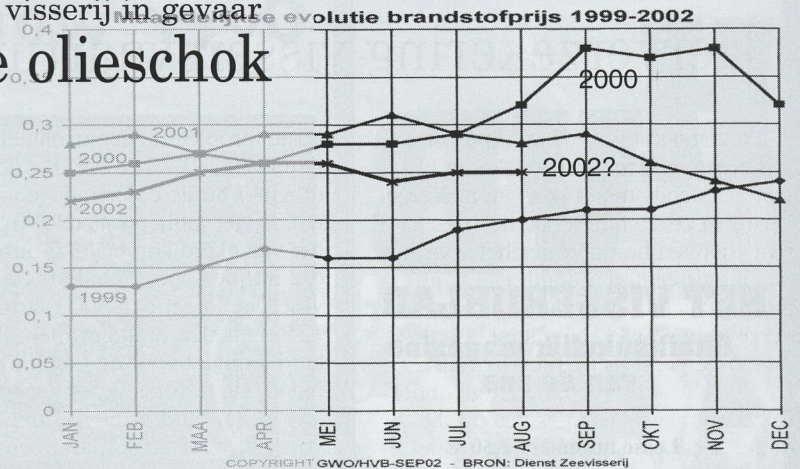
Brandstofkosten t.o.v. besomming	1998	2000
Kustvissers (0-300 pk)	7,87 %	20,20 %
Eurokotters (0-300 pk)	8,70 %	19,79 %
Boomkorvaartuigen (0-300 pk)	10,85 %	24,23 %
Boomkorvaartuigen (301-899 pk)	9,91 %	18,49 %
Boomkorvaartuigen (+899 pk)	13,09 %	28,39 %
Plankvissers	8,92 %	20,25 %

Het resultaat was dat in het jaar 2000 al de categorieën, met uitzondering van de boomkorvaartuigen 301-899 pk een negatief resultaat behaalden. Het is duidelijk dat dit resultaat het gevolg was van de zeer hoge brandstofprijzen(1)

In bijgaande grafiek komt de opstoot van de prijs nog niet tot uiting.

Voor september is nog geen cijfer bekend. Het zal zeker hoger liggen dan de 0,25 euro (10,08 fr./l.) van augustus. Het gemor is nu al hoorbaar op de kaaien. Visserijkringen vrezen niet zonder grond voor een nieuwe opstoot van de brandstofprijzen. (gw)

(1) Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij 2000, Ministerie van Middenstand en Landbouw, Dienst Zeevisserij p. 4 en 34.



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.

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

TOP TROCK gepatenteerde kledingsdroogsystemen

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

Herverzekering vissersvaartuigen steeds moeilijker

ALLE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJEN DIE vissersvaartuigen verzekeren krijgen het steeds moeilijker om herverzekeringen af te sluiten. De herverzekeraars hebben hun premies het voorbije jaar significant verhoogd. Het is nu bang afwachten voor de reders en hun verzekeringsmakelaars hoe hoog de tarieven volgend jaar zullen liggen. De CV Hulp in Nood, de enige onderlinge verzekeringsmaatschappij die (sinds 1940) uitsluitend vissersvaartuigen verzekert, wordt eveneens met het

kostenprobleem geconfronteerd. In de jaren '70-'80 was meer dan de helft van de vloot bij de coöperatieve aangesloten. In het jubileumjaar 1990 bedroeg het verzekerd kapitaal 3,7 miljard frank (92 miljoen euro). Ondertussen is de vloot van meer dan 300 vaartuigen tot 125 eenheden teruggevallen. Het verzekerd kapitaal voor de nog bij Hulp in Nood aangesloten rederijen bedraagt nog 1,5 miljard frank (37 miljoen euro) voor een veertigtal vaartuigen (de 'vlag-schepen' lieten zich hoofdzakelijk in

Nederland verzekeren). Het hoge risico dat inherent is aan de visserij en het kleiner aantal verzekerden heeft de onderhandelingspositie van de maatschappij dan ook verzwakt. Komt daarbij dat alle (buitenlandse) herverzekeraars zich beter tegen hoge risico's willen indekken. Op dat vlak is de scheepvaart, en de visserij in het bijzonder, altijd al een moeilijke klant geweest.

De raad van bestuur van Hulp in Nood volgt het dossier op de voet. Blijkbaar lopen de onderhandelingen met de herverzekeraar(s) zeer stroef. *"Wij onderhandelen inderdaad over de herverzekering van onze polissen,"* bevestigt HiN-voorzitter Willy Versluys. *"De toestand is zeer ernstig, maar beslissingen zijn nog niet gevallen. Het is echter duidelijk dat de barema's voor volgend jaar niet lager zullen zijn."* Of dat de toekomst van de coöperatieve in gevaar brengt? Willy Versluys: *"Het is te vroeg om daar een uitspraak over te doen. Dat verschillende reders voor andere verzekeringsmaatschappijen hebben gekozen komt onze onderhandelingspositie niet ten goede. Het wordt ook steeds moeilijker om onze positie als verzekeraar met Vlaamse verankering te handhaven. Lukt dat niet dan is de bedoeling dat Hulp in Nood niet langer als rechtstreeks verzekeraar optreedt, maar kiest om sloop te gaan met een gestructureerd makelaarskantoor. Dat moet ons in staat stellen de belangen van de leden veilig te stellen."* (gw)

TROOSTWIJK

ONDERHANDSE VERKOPING

i.o.v. Mtr. M. Gydé, Curator van het

FAILLISEMENT

OCEAN FRESH bvba

12 GARNALENPELMACHINES

"Meyn", model Crangon, Megapel

met transport- en richtmechanisme naar pelunit, pelunit met 4 pelschijven, nabehandelingsapparaat, etc.;

NALEESTAFELS, type Crangon; **diverse transportbanden; spoeltafels; werktafels in inox; KALIBREERMACHINE** "Crangon", KSZ; **VACUUM VERPAKKINGSMACHINE** "Minipack", Terre TSM 100; **2 weegschalen** : 1x "Bizerba" en "Ishida" Alpha Cosmic, elektronisch; **partij kleding; partij laarzen; 2 KOELINSTALLATIES** "Alfa Laval"; etc.

CATALOGUS/FOTOFOLDER

op aanvraag en op onze **WEBSITE** :

www.troostwijk.be

BEZICHTIGING : uitsluitend op afspraak, met dhr. C. Curvers :
tel. +32(0)475 825 996.

TROOSTWIJK N.V.

Gen. Lemanstraat 58, b. 4,
2600 ANTWERPEN
tel +32 (0)3 - 287 62 62
fax +32 (0)3 - 287 62 63

Heyzel Esplanade, PB 89,
1020 BRUSSEL
tel. +32 (0)2 - 478 90 50
fax +32 (0)2 - 478 41 14

TROOSTWIJK

makelaars in, en schatters van machines en industriële objecten

COÖPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE

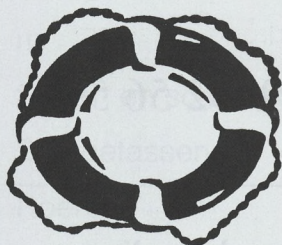
VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

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

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

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



Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van beeldend kunstenaar en auteur Raymond Ceuppens (° 23 oktober 1936 - † 5 september 2002). De overledene die o.m. in 1982 de prestigieuze Rosselprijs voor literatuur in de wacht sleepte was een vriend van HVB. Alhoewel de man een Franstalige Brusselaar was, las hij al vele jaren ons blad waarvan hij de inhoud fel apprecieerde. Mede daardoor onderhield hij een stevige band met de visserij die hij vele jaren geleden in militaire dienst had leren kennen. Ook was een van zijn zonen als lasser actief op een scheepsherstellingswerf aan de kust. Op latere leeftijd bekeerde Ceuppens zich tot het katholicisme. Zijn beeldend werk getuigde enerzijds dan ook van zijn religieuze inspiratie en anderzijds van zijn liefde voor de visserij. Zo ontwierp hij o.m. een kruisweg met veel visserijtaferelen, die in een kerk van Zottegem te zien is. Over het werk van Raymond Ceuppens publiceerde HVB al bijdragen in 1994 / VIII en in 1997 / III.

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!**

Minister Vera Dua bezoekt visserijsector

Halen kustvissers hun slag thuis?

OP MAANDAG 30 september bracht Vera Dua, minister van landbouw in de Vlaamse regering, een officieel bezoek aan de visserijsector. Aanleiding tot het bezoek was het ontwerp van beleidsnota dat het kabinet voor de sector uitgewerkt had. Vooraleer deze tekst in het parlement zou behandeld worden, wilde de minister er een afzonderlijk gesprek over met het bestuur van de Rederscentrale (RC).

Opmerkelijk is ook dat de minister van landbouw vervolgens ook een bezoek bracht aan de Vlaamse vissersbond (VVB), de kleine belangenorganisatie van de kustvissers. Het is voor het eerst in de visserijgeschiedenis dat deze VVB een ministrieel bezoek mocht ontvangen. Terwijl de Zeevaartpolitie in en rond de Oostendse visserijdokken een oogje in het zeil hield, had de

minister tijd uitgetrokken om de pers te woord te staan, alsook om een aantal reders te ontmoeten die veel belang hechten aan alternatieve vismethoden. Op deze bijeenkomst werden Jean-Pierre Damman (twinrigging) uitgenodigd alsook Luc Louagie en Marix Verleene (warrelnetten), Willy Versluys (electrische visserij), Jan Smidt (snorrevod), José Reynaert (mosselkweek) en tenslotte ook Philippe Devestele (alternatief kustvissersvaartuig) en Piet Rommelaere (electronische apparatuur). De dag werd afgerond met een briefing op de Dienst Zeevisserij te Oostende.

Beleidsnota

Rond het ontwerp van beleidsnota had het kabinet heel wat voorafgaandelijke spanning weten op te bouwen. Omdat de Rederscentrale vernomen had (1) dat er voor het eerst op het kabinet op een creatieve manier zou nagedacht worden over de toekomst van de visserij en over de stappen die gezet moeten worden om die toekomst veilig te stellen, was er enige zenuwachtigheid te bespeuren bij voorzitter Bart Schiltz en diens directeur Luc Corbisier. Vooral met het feit dat het creatieve proces zich afspeelde op een 'groen' kabinet van een Agalev-minister had de RC het moeilijk. Dat bleek althans uit het verslag dat RC-voorzitter Schiltz over de bijeenkomst van het Vlaams Visserijcomité (de officiële adviesraad van de minister) gepubliceerd had en waaruit alvast grote arwaan sprak. (2)

Naar verluidt interpreteren sommige reders het inmiddels bekend gemaakte beleidsontwerp als een 'groene' kritiek op de boomkorvisserij. Die interpretatie kan na lezing nauwelijks volgehouden worden. Weliswaar wordt er in de tekst een klemtoon gelegd op eco-bonussen die in het kader van het Vlaamse financieringsinstrument FIVA bekomen kunnen worden voor 'investerings die duurzame visserijtechnieken bevorderen', en elders heet het ook dat het onder-

Foto bovenaan: de ministeriële toer aan de Vlaamse Visserijbond

N.V. SCHEEPSWERF

I.D.P.

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

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

PORT SERVICE

Haven 9610 A
Wiedauwkaai 64-B
9000 GENT

Tel.: 09 258 21 81
Fax: 09 258 09 03
H.R.-Gent: 181813
BTW: BE 426.180.485
E-mail.: portservice@busmail.net

Scheepsherstellingen
Droogdokken tot 130 m x 13
m

Straal- en schilderwerken

Schroefassen

Roeren

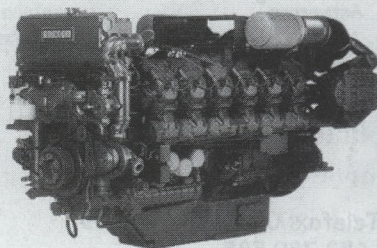
Motorenrevisie

Motoronderdelen en wissel-
stukken

Invoerder en service in België voor

BAUDOUIH

Betrouwbare scheepsdiesels aan
scherpe prijzen
Vermogens van 226 tot 900 pk continu



zoek naar mogelijkheden voor een alternatieve visserij moet gestimuleerd worden. Maar tegelijk wordt zwart op wit geopteerd 'voor een defensief beleid dat het behoud en het vrijwaren van een verdere teloorgang van het traditionele groot vlootsegment beoogt'. Objectieve observators zullen in het ontwerp van beleidsnota dan ook eerder de hand van professor Crijns ontdekken (die enige tijd geleden en in opdracht van de VLD-minister Gabriëls een zeer degelijke studie over de sector

maakte) dan deze van een of andere 'groene' theoreticus die als 'stoorzender' achter de schermen zou werken. Nieuw in het beleid is wel dat de Dienst Zeevisserij opgedragen wordt een nieuwe enquête onder de reders te organiseren. Daaruit moet de minister leren of er een meerderheid aan reders te vinden is die voorstander is van het opstarten van een proefproject voor het vormen van een quotagroep. Dit is een systeem dat in analogie met de Nederlandse biesheuvel-

groepen de reders toelaat onderling de aan België toegestane quota te beheren. Het systeem wordt al vele jaren gepropageerd door de RC, maar ontmoet grote weerstand bij een aantal reders en in de administratie. Mocht een meerderheid van de reders dat toch een goed idee blijken te vinden dan kan er, zo leert ons het beleidsontwerp, gedurende een jaar geëxperimenteerd worden, waarna de beslissing valt om het quotabeheer al dan niet in die zin aan te passen.



Visveiling Colijnsplaat

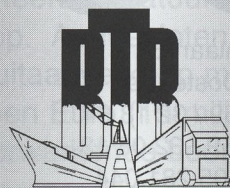
Kleine en eurokotters zijn voor ons een feit,
zeker als het gaat om kwaliteit.
Maar het is ook voor u nog niet te laat.
U weet de weg naar Colijnsplaat.

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

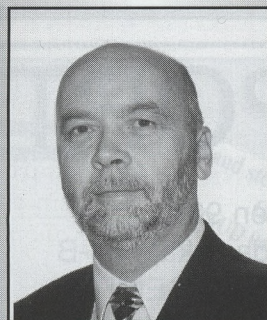


Telefoon: 0031 113 695 383, Telefax: 0031 113 695 229.
Gsm Nelly: 0031 653 789 585

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

Kustvisser

Merkwaardig is dat het beleidsdocument zich nauwelijks uitspreekt over het installeren van een zone waarin uitsluitend de kustvisser (tot 70 BT) actief mogen zijn.

Het is vooral rond deze kustvisserseis dat er (o.m. vanuit de kantoren van de RC en vanuit Nederland) veel tegenkanting gekomen is. Resultaat van al die tegenkanting is het ene zinnetje dat daarover in de beleidsnota staat. Het enige wat de kustvisser vernemen is dat '(...) een algemeen visserijverbod voor vaartuigen groter dan 70 BT zal worden onderzocht.' Rudy Barbaix, de voorzitter van de Vlaamse Vissersbond moest dan ook al zijn gewicht in de schaal leggen om de minister van de noodzaak ervan te overtuigen. Of hij daarin geslaagd is, zal binnenkort blijken.

Vermelden we ten slotte ook nog dat de sportvisser in het beleid niet vergeten worden: 'Daarom gaan (...) stemmen op om de grote "sportvisser" uit de hobby-sfeer te halen (...)' Blijkbaar wordt overwogen om een nieuw segment aan de sector toe te voegen, bestaande uit vaartuigen die kleiner zijn dan 10 meter. Dat het evenwel niet zo'n vaart al lopen leert ons de slotzin van deze alinea: 'Hiervoor dient een wijziging aan het MOP te worden aangevraagd bij de Commissie'.

(1) Zo zei de 'groene' senator Michiel Maertens eerder in HVB: 'Toen ik in 1991 verkozen werd bevatte de beleidsnota voor wat de visserij betreft een enkele alinea van exact 112 letters. (...) De ministers schoven het voor hen totaal onbelangrijke visserijstuk gewoon door naar de administratie (...) Wel, als je vraagt wat er vernderd is, dan heb je hier een voorbeeld (...)' (HVB VII / 2002, p. 29)

(2) Zie hierover verder in dit blad, op pagina 21.



Foto bovenaan: de ministeriële delegatie wordt ontvangen op het kantoor van de Vlaamse Vissersbond. Van l. naar r. Miet Verhamme die de minister adviseert m.b.t. het visserijbeleid; midden, minister van leefmilieu en landbouw Vera Dua; rechts Jo Vaerewyck, kabinetchef en expert landbouw bij de minister. Onderaan: Rudy Barbaix, voorzitter van de Vlaamse Vissersbond die nogmaals de noodzaak beklemtoonde om een exclusief visgebied voor de kustvisser te realiseren. (Foto AMP, Arm Maar Proper)



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

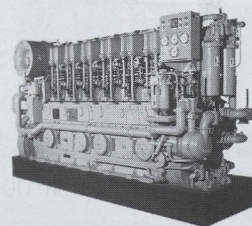
Scheepsdiesel Service

SDS n.v.

Bureel - werkplaatsen:

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

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93



NEDERLAND

Vlagschepen goed voor 30 procent van omzet Nederlandse visafslagen

IN WERKELIJK IS de Nederlandse visserijvloot veel omvangrijker dan de opsomming in de vaartuigenlijst ons leert. Dat blijkt ook uit het rapport "Visserij in cijfers 2001" van het Landbouw Economisch Instituut (LEI) in Den Haag. Nederlandse vaartuigen onder buitenlandse vlag zouden naar schatting 30 procent van de omzet van de visafslagen opleveren.

Hoeveel Nederlandse "vlagschepen" er precies zijn is niet bekend. Zeker is dat er tientallen Belgische, Franse, Britse, Duitse, Ierse, Noorse en Deense vaartuigen aan Nederlanders of Nederlandse bedrijven gelinkt kunnen worden. Een belangrijk deel ervan verkoopt regelmatig

in Nederlandse visafslagen of zet zijn vangsten in den vreemde op transport met bestemming onze noorderburen. Het kunnen er nog wat meer worden nu ook de volledige Colne-platvisvloot uit Lowestoft te koop staat. De rederij Colne Shipping Company Ltd heeft onlangs zeven vaartuigen aan de kant gelegd en te koop aangeboden ... op de Nederlandse markt. Nederlandse "vlagschepen" hebben volgens de gezaghebbende visserijkrant 'Fishing News' nu al 68 procent van het Britse scholquotum onder controle. Wanneer zij ook nog de Colne-vloot inlijven beschikken ze over 85 procent van de Britse Noordzeeschol.

Activiteitenkalender

voor vissers

OKTOBER

- 1-3** "Conxemar 2002", vakbeurs voor diepvriesproducten in Vigo (Sp)
6-9 "InterCool", vakbeurs in Dusseldorf (Duitsland)
11 "Iseland, Iseland", toneel in Oostduinkerke. Ook opvoeringen op 12, 13, 18, 19 en 20 oktober (info: 058-51.23.64)
19 7de Vissersfeest en uitreiking van de "Waakzame Hondenwachtprijs", Zaal Walrave, Oostende (info: 059-32.54.75)
16-19 "Aquaculture Europe 2002" in Trieste (Italië)
20-24 "SIAL 2002", 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 informatie in Hanover (Duitsland)
12-16 Rotterdam Maritiem
19-21 Marine Equipment Trade Show (METS), vakbeurs voor scheepsuitrusting, RAI Amsterdam (Ned)
30 "Tricentenaire Jean Bart", manifestaties (stoet, spektakel, tentoonstelling) t.g.v. 300ste verjaardag overlijden Jean Bart in Duinkerke (France).

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

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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

BVBA

LEKENS H.



Z.79 Thor te koop

Door het faillissement van de BVBA Ravelingen uit Zeebrugge (zie bericht elders in dit nummer) staat de eurokotter Z.79 Thor te koop. Voorlopig houden de curatoren Claessens en Lauwagie uit Blankenberge het bij een verkoop uit ter hand.

De Z.79 Thorn werd gebouwd op de Oostendse scheepswerf SCAP in 1986 in opdracht van Raymond Vandieren-donck van de rederij Thor uit Heist. In 1995 kwam het vaartuig in handen van de BVBA Ravelingen uit Oostende. Vorig jaar verhuisde de maatschappelijke zetel naar de Tijdokstraat en vervolgens naar de Groenlandstraat in Zeebrugge.

Pieters Groep sluit Schotse onderneming

De Pieters Groep wil het verlieslatende dochterbedrijf Sterk UK in Aberdeen sluiten. Het Schotse bedrijf is actief in de aankoop en basisverwerking van plat- en rondvis. De 68 medewerkers, waarvan er ondertussen al een aantal afgevoerd zijn, stonden vorig jaar in voor duizend ton afgewerkte producten. Het bedrijf is verlieslatend door de dalende en onstabiele aanvoer. Sterk UK was een onderdeel van de Nederlandse visverwerker Gebroeders Sterk BV uit Lemmer uit de Ierse Greencore Group die eind vorig jaar door Pieters werd overgenomen.

Nieuw aquarium voor Oostende in 2005

Op de viering "25 jaar Noordzee-aquarium Oostende" beloofde schepen Yves Miroir dat het nieuw aquarium in 2005 klaar zal zijn. Het komt onder de Zeedijk ter hoogte van het Klein Strand. Het nieuw aquarium met veertig waterbakken en een groot haaienbassin zal over een oppervlakte van 2.500 vierkan-te meter beschikken. De bouwwerken zullen gebeuren in combinatie met de heraanleg van de zeedijk en het kunst-strand, waarvoor overigens nog geen goedkeuring binnen is. Het is de bedoe-

ling dat het aquarium wordt uitgebaat door een commerciële onderneming, maar de Vrienden van het Noordzee-aquarium zullen erbij betrokken worden, zei de Oostendse schepen.

Sukses voor "Dag van de Oostendse Garnaal"

De publieke bijval van de "Dag van de Oostendse Garnaal" mag een succes genoemd worden. De hele dag was het Vissersplein goed bevolkt. Ook voor de jaarlijkse garnaalpelwedstrijd was er ruime belangstelling. De wedstrijd, waarvoor 69 deelnemers inschreven, werd gewonnen door de Bredense Vera Kyndt die het hoogste rendement haalde. Walter Kyndt (Bredene) werd tweede, gevolgd door Berlinda Bruynsteen (Oostende), Mady Labeke (Bredene) en Suzanne Dieusaert (Oostende).

Opnieuw "Iseland, Iseland"

De Oostduinkerse toneelgroep OTO (Onafhankelijk Theater Oostduinkerke) heeft zes heropvoeringen van "Iseland, Iseland" geprogrammeerd. Het toneelstuk is een bewerking van de succesroman uit 1950 van Fred Germonprez over het armoedig bestaan van de IJslandvaarders in een gehucht aan de Westkust. Het werd begin dit jaar al tienmaal opgevoerd voor volle zalen en bekroond met de Thaliaprijs voor West-Vlaamse amateurtheaters.

"Iseland" wordt opgevoerd in de zaal "Het Bedrijf" aan de Leopold II-laan 9A in Oostduinkerke-Dorp (vlakbij het Gemeentehuis en het Nationaal Visserijmuseum) op vrijdag 11, zaterdag 12, vrijdag 18 en zaterdag 19 oktober op 20 u.30 en op zondag 13 en 20 oktober om 17 uur. Info: 058-51.23.64

Jachtverbod op witte haai en potvis

Op de internationale conferentie over de beschermde diersoorten van de Verenigde Naties in Bonn werd beslist dat de jacht op de witte haai en de potvis voortaan verboden is. Ook de Noordse vinvis en de gewone vinvis zijn

voortaan beschermd.

Aan de conferentie namen de tachtig landen deel die in 1979 de conventie voor de bescherming van trekkende diersoorten hebben getekend.

Noorwegen, voorstander van het behoud van de walvisjacht, heeft zich bij het nieuwe besluit neergelegd. Japan daarentegen heeft de conventie nog niet ondertekend.

"Schipper naast God"

Jan de Hartog overleden

Succesauteur Jan de Hartog is maandag 23 september op 88-jarige leeftijd overleden in een Texaans ziekenhuis. De Nederlandse auteur, geboren op 22 april 1914 in Haarlem, werd bekend na het verschijnen van "Hollands Glorie" (1940, vertaald in 23 talen) over de Nederlandse zeesleepvaart en onsterfelijk door het toneelstukken "Schipper naast God" en "Het Hemelbed". Jan de Hartog vluchtte tijdens de oorlog naar Engeland en schrijft van dan af in het Engels. Nadien verhuisde hij naar de Verenigde Staten waar hij ook niet-zee-mansboeken schrijft (o.a. Het Ziekenhuis). In de jaren '70 verscheen zijn romancyclus 'Het Koninkrijk van de vrede' over de Quaker-sekte waarbij hij aangesloten was.

Over Jan de Hartog verscheen eerder een bijdrage in HVB 1990/12.

AG Vismijn Oostende krijgt dochter

Het AG Vismijn Bedrijf heeft een dochtervennootschap, de EVO NV (Exploitatie Vismijn Oostende) opgericht. AG Vismijn heeft het beheer van de gebouwen en de aandelen van het dochterbedrijf in handen. De EVO staat voortaan in voor alles wat exploitatie van de vismijn aanbelangt (sorteren, veilen, distributie en factureren). De activa en het personeel van de Vissersbond Van Waes BVBA zijn reeds eerder overgenomen. Intussen is ook de overname van de Onderlinge Visafslag (OVA) goedgekeurd door de raad van bestuur en vorige maandag door alle partijen ondertekend.

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

Geslaagde Visserijfeesten & Openhavendag

Visserij laat Oostendenaars niet onverschillig



DE TWEDE OOSTENDSE Visserijfeesten, dit jaar gekoppeld aan de Openhavendag van AG Haven Oostende, heeft heel wat volk op de been gebracht. Vooral de Oostendenaars zakten massaal af naar de vismijn en het havengebied. Net als vorig jaar weigerde de weerman echter zijn volle medewerking aan het evenement te verlenen.

Door de verspreiding van een huis-aan-huis brochure was het evenement bij alle Oostendenaars bekend en liet het velen niet onverschillig. Met duizenden zakten ze af naar de vismijn, het havengebied en de H. Baelskaai. Honderden mensen maakten gebruik van

VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN



cvba HULP IN NOOD

ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN

H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE

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

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

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

VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE

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

1. LICHAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN

2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)



VOOR

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



Foto boven. In het visatelier van groothandel Simons-Decru lagen 83 vissoorten uitgesteld, een initiatief in samenwerking met de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars. Net als vorig jaar was de belangstelling enorm.
Foto onder: De "Oostendse Visbakkers" hadden de handen meer dan vol om iedereen te bedienen.



Als het van de
Oostendenaars afhangt,
dan blijft de visserij
bestaan

de veerdienst met URS-sleepboot Ensor en De Spin van de Marine. Ook de bussen van De Lijn pendelden voortdurend afgeladen vol tussen het Stationsplein en de Vismijnlaan. Meer dan vierduizend mensen maakten van die service gebruik.

Met de officiële overdracht van oliebestrijdingsmateriaal ter waarde van 2,5 miljoen euro (100 miljoen frank) aan AG Haven Oostende ging het maritiem evenement van start. Heel wat personaliteiten, ondermeer vice-premier en havenvoorzitter Johan Vande Lanotte en kersverse minister van Volksgezondheid en Leefmilieu Jef Tavernier, waren hierbij aanwezig.

Reeds voor de middag stroomden de bezoekers toe. Zowel in het bedrijvendorp aan het Zeewezendok, de Vismijn en de H. Baelskaai was het de hele dag bijzonder druk.

Het aantal bezoekers in de vismijn en de infostanden was niet te tellen. Het visatelier van Visgroothandel Simons-Decru werd onder de voet gelopen. De trekpleister was de schitterende vitafel waarop 83 vissoorten uitgesteld lagen, een initiatief in samenwerking met de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars. Zaakvoerder Joël Vandenbroucke stond er verslagen bij. "Waar komt al dat volk vandaan. Ik geraak niet meer in

Het
eerstvolgende HVB
ligt in uw
brievenbus
op
1 november



BEMA
doet het!



Alle industriële en scheepsherstellingen-
mekaaniek 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.

mijn atelier?" riep hij uit. Intussen ging de animatie in en rond de Vismijn ononderbroken door met optredens van ondermeer het Loodsenkoor uit Vlissingen, Lucy Loes, de fanfare van het Oostendse O.-L.-Vrouwecollege en andere streetbands.

Ook de bedrijven die hun werkplaatsen voor het publiek openstelden werden niet ontgoocheld. Aan de Baelskaai was het drummen om o.m. binnen te geraken bij motorenrevisiebedrijf Renaud Diesel. Ook directeur Ambroos Van Durme van SKB Life Saving Equipment stond versteld van de opkomst. *"Wij kregen in elk geval meer volk dan vorig jaar dan vorig jaar over de drempel. En het was vorig jaar al niet te doen,"* zucht hij. Scheepswerf IdP aan de Nieuwe Werfkaai kon zich evenmin beklagen over de publieke belangstelling. Philippe De Vestele: *"Als ik mij toch aan een schatting moet wagen dan brachten er zeker drieduizend mensen een bezoek aan ons bedrijf."*

Er kan dus geen twijfel over bestaan dat de visserij de Oostendenaar niet onverschillig laat. Het is nu aan de vzw Oostendse Visserijfeesten om uit te maken of ze er volgend jaar mee doorgaan. *"De organisatie van zo'n evenement is niet te onderschatten. Het vraagt maanden voorbereiding en de bereidheid van heel wat vrijwilligers."* zegt ondervoorzitter Willy Versluys. *"De beslissing of we volgend jaar opnieuw een visserijdag organiseren valt pas na een evaluatievergadering over enkele weken."*

Reportage en foto's gw



Foto boven. Geen gebrek aan belangstelling voor het optreden van Lucie Loes. Foto onder. Voor een keer werd de kar met roepers nog eens voorgereden en op de oude manier een veiling gehouden. De gelukkige kopers keerden met een portie vis naar huis.



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.

- ERKEND SERVICESTATION -

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

ROTTERDAM MARITIME

12-16
november
2002

Toonaangevende vakbeurs
voor de Rijn- en binnenvaart,
beroepsvisserij, koopvaardij
en baggerindustrie



Eén grote 'levende' etalage

Bezoek ROTTERDAM MARITIME 2002: het gezaghebbende ijkpunt voor de complete maritieme industrie, en voor de visserij in het bijzonder. Het is de enige echte ontmoetingsplaats voor de visserij waar u alle topfabrikanten uit binnen- en buitenland aantreft. ROTTERDAM MARITIME is één grote 'levende' etalage waar meer dan 650 exposanten zich met hun producten presenteren in een ongedwongen entourage.

Met een bezoek aan ROTTERDAM MARITIME blijft u op de hoogte van nieuwe trends en technologieën. Alleen daarom al mag u deze inspirerende vakbeurs beslist niet missen.

Komen dus!

GRATIS

**WEES VERSTANDIG!
REGISTREER VANDAAG NOG ON-LINE**

Als u geen gebruik maakt van de
mogelijkheid tot voorinschrijving,
geldt een entree van € 23,00.

www.rotterdammaritime.nl

OPENINGSTIJDEN

12 - 15 NOVEMBER:
12.00 - 22.00 UUR

16 NOVEMBER:
10.00 - 17.00 UUR

Ahoy' exhibition, congress &
event management

Tel.: +31 (0)10 29 33 250

Fax: +31 (0)10 29 33 218

E-mail: info@rotterdammaritime.nl



All business is local:
Rotterdam Maritime 2002

ahoy
rotterdam
exhibition, congress & event management

Zoals hij dat ieder jaar doet, ontvluchtte Juul De Vocht ook nu weer de kille zeelucht. Zodoende kwam hij tot een conclusie:

Bergsport maakt vele vakantiecombinaties mogelijk

Alle voorkomende
reparaties van
alle merken
scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte
scheepsschroeven

Gespecialiseerd in
complete machinekamers
voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten



Antwerp Propeller Service

Kruibeeksesteenweg 162

2070 Burcht / Zwijndrecht

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

Fax: + 32 (0) 3 252 92 12

GSM + 32 (0) 475 67 54 56

GEPRANGD TUSSEN DE twee toeristische hoofdpolen Brunico (Bruneck) en Dobbiaco (Toblach) in het Val Pusteria (Pustertal) ligt het vakantiedorpje Monguelfo (Welsberg). Hier stroomt de rivier de Casies (Gsieser) in de Reinza (Reinz) en heeft het dal zijn breedste vorm. Blikvanger in de regio is zeker Kronplatz, het skigebied dat heel wat landgenoten in de winter op het witte sneeuwtapijt, zij het verse dan wel kunstsneeuw krijgt. Het is altijd aangenaam ook minder bekende gebieden te bezoeken en blij te zijn met de grote en kleine ontdekkingen die culturele, sportieve, ontspannende en vooral menselijke aspecten in zich dragen. En deze keer moeten we daarbij zeker de goede keuken en de aangename wijnen vermelden.

MONGUELFO HEEFT een bosrijke omgeving en is als uitgangspunt geschikt voor inloopwandelingen, die later in de vakantie uitgebreid kunnen worden tot bergwandelingen in het Dolomitenmassief. Het dorpje wordt door de hoge bergtoppen beschermd tegen de koude winden en de zon is er een trouwe gast. Bur-

gemeester *Frederick Mittermayer* en zijn ploeg zorgen er voor dat er het hele jaar rond een programma aangeboden wordt, dat zowat iedereen kan bevredigen. Met *George Sonnerer*, hotelier en voorzitter van de toeristische dienst spraken we over het thema 'Toerisme een gans jaar en betaalbaar'... ook met de euro.

Voor het dorp ziet de toekomst er goed uit, immers in december 2002 wordt alle doorgaand verkeer uit de dorpskern geweerd en komt de ringweg met tunnel rond het dorp in gebruik. Het opent mogelijkheden om de dorpskern te renoveren. Nu staan er al mensen klaar om te investeren in toerisme. Een ander positief resultaat is de samenwerking met de dorpen uit de Valle de Casies

(Gsieser Tal), een dal dat ver doordringt in het Defereggengebergte. Het is getooid met weilanden en bossen die plaats bieden aan de dorpjes Tésido (Taisten), Wiesen, Unter- en Oberplanken, St. Martino en St. Maddelela (St. Magdalena). Die dorpjes hebben hun landelijk karakter behouden, maar zijn voorzien van prachtige overnachtingsplaatsen. Het dal is door zijn geleidelijk stijgingsniveau het ideaal en uitverkoren gebied voor de *langlaufsport* met pistes die iedereen kunnen bekoren. In St. Maddelela



CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmatten - 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

De tewaterlating van de "John"

Dinsdagnamiddag beleefde Oostende opnieuw een heuglijke gebeurtenis.

De tewaterlating van een vaartuig is immers in maritieme en visserijkringen steeds het voorwerp van grote belangstelling.

Dat de belangstelling ditmaal bijzonder groot zou zijn, viel te voorzien omdat niet alleen de Pêch à Vapeur een alom bekende rederij is, maar zij tevens de oudste visserijrederij is van onze stad en thans het mooiste vaartuig liet bouwen, ooit te Oostende gekend. Die eer kwam de prachtige werven toe van Beliard, Crighton & Co.

Het belang van dit alles werd verhoogd omdat deze rederij reeds 26 vaartuigen heeft gehad waarvan 23 in België gebouwd werden.

Een volledige Belgische constructie Het mag een eer voor de rederij genoemd worden, dat ze eens te meer er heeft aan gehouden dit vaartuig met uitsluitend Belgisch materiaal te laten bouwen op een Belgische werf waar Belgische werklieden hun brood verdienen, wat niet kan gezegd worden van anderen, die met de miljoenen het door de Staat verleend in de vreemde gaan bouwen. Dit vaartuig is het grootste vissersvaartuig op die werf reeds gebouwd. Door zijn bijzondere opvatting zal het als het meest moderne vaartuig van de vloot worden uitgerust en gerust kunnen wedijveren met het beste dat tot op het huidige ogenblik in Europa tot stand werd gebracht.

Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE

50

JAAR GELEDEN

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

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

De plechtigheid

Het is voor een bijzonder talrijk publiek, dat te 16 uur de tewaterlating plaats had. Onder de aanwezige overheden, bemerkten we secretaris-generaal Malderez, een Waal, die zeer veel van de visserij houdt en eens te meer zijn sympathie kwam betuigen namens de minister Segers, die belet, door hem vertegenwoordigd was. Hij was vergezeld door zijn bestuurssecretaris Marcel Poppe; Dhr Directeur-Generaal De Vos had zich laten verontschuldigen.

We bemerkten verder Mr en Mw Commodore Timmermans, Ct Goor, Mvr Henri Serruys, meter van dit prachtkind, de familie Bauwens, Vandendoele, directeur van de Bank van Brussel, Cadron, direct. Hoofdingenieur, Becu, havenkapitein, Vict. Seghers, Velthof, bestuurder der vissershaven, Deken Butaye, Van Mol, waterschout te Oostende, burgemeester Vandendriessche en dhren Schepenen Edebau en De Kinder, notaris De Vestele, gewezen voorzitter van de Gem. Kas voor Zeevisserij; volksvertegenwoordiger Goetgebeur, Collin, direct.-generaal van de Carelsfabrieken, Louis Demunter, administrateur bij de P.V.; Jean Dekersmaecker, directeur v.d. "Froid Industriel"; Michel Depoorter; Charles Decrop, van "Ostend Stores"; Van Briel, vertegenwoordiger van de werven Boel te Temse; Aalmoezenier Evrard; Commandant Roets, van de Loodsdiensten; Williams, ingenieur en administrateur bij de werven Beliard Crighton; D. Bourlet, A. Bourlet en Morel, van de Carels-motoren; Campana, directeur van de Cockerill-lijn; Verschoore, chef van Oostende-Kaaistation; Benoot, controleur bij de douanen; Ct. Verbiest, direct. van de Rijksmarine-school; Ct. Degrijse; David, direct. van de Ibis; Mollemans, dokmeester; Directeur Candaele; de heer Hamers van SAIT en Vander Biest van Bell Telephone; Michielsen, bestuurssecretaris van de visserijdienst; verschillende gemeenteraadsleden; de Zeevaartinspecteurs Sorel en Vanhoeyweghen.

Van de werf zelf: Vader en zoon Beliard; Chardome, Fontaine en gans het personeel dat deze gelukkige gebeurtenis mocht bijwonen.

En daar gaat het schip!

Het is te 16 u. stipt dat Mevr. Henri Serruys met een krachtige zwier van op het podium de "John" O.81 lanceert. Statisch en sierlijk kiest het prachtschip het sop, dat rond de boeg opspat als wilde het zeggen: "Wees welkom in het zilte nat. Wij zullen U verzorgen en omringen met al het wel en wee aan uw bedrijf verbonden. Maar vermits gij met de maximum zorgen zult gebouwd zijn, zullen we U toelaten het maximum van ons te genieten".

Dat alles geschiedde zo snel en zo mooi onder het waakzaam oog van peter John,

die op zijn leeftijd fier, ja, zeer fier mocht zijn, zijn vierde John te water te laten.

Het was immers dhr John Bauwens zelf aan wie men het peterschap van het mooiste vissersvaartuig van de vloot had toevertrouwd.

John Bauwens, die sedert April 86 jaar bereikt heeft en nog even gezond, even kloek en even waakzaam alles gadeslaat wat er op de Pêch. à Vapeur gebeurt.

Dagelijks is hij op de burelen.

Alles wordt nog even stipt gevolgd en overal en op alle vergaderingen is John Bauwens nog steeds even levendig tegenwoordig om met een schrandere geest en juist opmerkingsvermogen het zijne bij te dragen ter welvaart van de vissersbevolking. Ja, terwijl hij zo kalm en met zelfgenoegen zijn vierde "John" in het water zag lopen, keken honderden en honderden ook naar de oude John, alsof ze allen wilden zeggen: "Wij zijn allen even gelukkig als U, omdat U die eer op zo'n hoge leeftijd nog mocht toekomen".

De spontane gelukwensen van alle aanwezige overheden, reders, vissers en werkvolk uit de grote familie der visserij, waren ook voor die reden oververdiend.

En dat mochten we wel eens aanstippen op het ogenblik dat onze visserij zo een zedelijk sterk figuur nog in zijn milieu mag begroeten. John Bauwens: het symbool van wat de visserij is.

Mevr. Henri Serruys, het symbool van wat haar echtgenoot burgemeester Henri Serruys voor de stad Oostende is geweest. Mooier meter en peter konden voor het mooiste schip van de visserij niet gevonden worden!

De toespraken

Daarna had een ontvangst plaats op de burelen der werf, waar achtereenvolgens het woord werd gevoerd door de HH. Beliard, Raymond Bauwens en burgemeester Vandendriessche. In die speeche werd hulde gebracht aan allen van klein tot groot, die tot het verwezelijken van dit doel hadden meegeholpen. Herinnerd werd aan het feit hoe wijlen burgemeester Serruys toen hij vernam dat de rederij een nieuw schip zou bouwen, aandrang opdat dit te Oostende zou geschieden, om de werkloosheid te helpen verminderen.

Hulde aan de werf

Hulde werd gebracht aan de werf, die een prachtschip heeft gebouwd, dat heel zeker faam zal

O.81 was een parel aan de kroon van een sterke rederij

Reders en scheepsbouwers bewijzen hun levenskracht en gaven werk aan honderden werklieden

maken in visserijkringen. In een woord het was een heuglijke dag op een ogenblik dat de zenuwen gespannen zijn door de slechte economische toestand waarin het land verkeert, tengevolge van de zware lasten welke op de nijverheid en de handel drukken. Tijdens de receptie werden ook de Ibis-kinderen met een bijzonder drankje bedacht.

Enkele technische gegevens

HOOFDAFMETINGEN:

Lengte over alles: 56,50 m.
Lengte tussen de loodlijnen: 51,50 m.
Breedte: 4,40 m.
Holte: 5,25 m.
Snelheid op basis: 13,75 knopen.
Bunkers: 150 T. gasoil; 40 T. water.
Brutto tonnemaat: 560 T. ongeveer.
Het schip is gebouwd onder speciaal toezicht van Bureau Véritas.

WOONRUIMTE VOOR BEMANNING:

Onder dek: 1 logist voor 12 mannen.
Op dek: mess voor de bemanning; hutten voor hoofdmekaniker, 2de mechaniker, smeeders en stuurman; Keuken met aanrecht, koelkast en provisiekast; W.C. en douchen voor de bemanning en officieren; Stuurhuis met T.S.F., kaartenkamer en kapiteinshut met badgelegenheid.

De Ateliers André Brusselle te Nieuwpoort, in samenwerking met de Atelier de constructions Electriques te Charleroi, leveren een nieuw type van elektrische vis-winch "Neptune", met een dubbele automatische kabelgeleider, en een capaciteit van 2.100 m. kabel per trommel.

Ook de elektrische stuurmachine en elektrische voorankerlijer zijn door Brusselle-A.C.E.C. geleverd.

De machines

MACHINES IN MACHINEKAMER:
Hoofdmotor Carels 1000 P.K. bij 325 t/m. type 8.D.35 P.S. met oplading.
Reductor-omkeerkoppeling tussen motor en schroefas.

Afgasstoomketel met hulpbranders.
Electrische visliergroep "La Meuse"-A.C.E.C.

Hulpaggregaat "La Meuse"-A.C.E.C.
Verder nog pompen, compressoren en hydrophoren.

DEKMACHINES:

Electrische stuurmachine "Brusselle"-A.C.E.C.

Electrische vislier "Brusselle"-A.C.E.C. 8 Ton trekkracht.

Twee stel "Davits" en twee slopen voor 16 personen ieder.

Verder nog radio-telephonnie, gonio, dieptemeter en radar S.A.I.T.

De geschiedenis van de drie vorige "John's"

De treiler O.81 "John" is de 46e treiler van de rederij "Pêcheries à Vapeur". Bedoelde rederij is de oudste Oostendse rederij, die in Juni 1896 door John Bauwens gesticht werd. John Bauwens is thans 86 jaar oud, doch is nog steeds voorzitter van de beheerraad gebleven. De nieuwe "John" is de vierde treiler van dezelfde rederij die de naam "John" draagt.

De eerste "John", de O.131 werd in 1910 gebouwd op de Cockerillwerven te Hoboken. Het was een stoomtreiler, die volgende afmetingen had: 37 m. lengte, 7 m. breedte, 250 bruto ton, 450 P.K. motoren. het vaartuig ging verloren in Januari 1918 tengevolge van een aanvaring.

De tweede "John", de O.88 werd in Groot-Brittannië aangekocht in 1923 ten einde de verliezen aan te vullen, die door de rederij tijdens de eerste wereldoorlog geleden werden. De tweede treiler was wat groter dan de eerste. Het schip mat 278 bruto ton en had

480 P.K. motoren aan boord. Het werd verkocht in 1933.

De derde "John" was een zeer merkwaardig schip. In tegenstelling met de twee vorige schepen, was de derde "John" een motorschip.

Terloops kan immers opgemerkt worden dat dhr Bauwens de eerste was om een motorschip in de Belgische zeevisserij te gebruiken.

De derde "John", O.88 werd gebouwd in 1936 op de werven Boel te Temse. Het vaartuig werd met bijzondere zorg afgewerkt en diende tot voorbeeld van de modernisatie van het visserijbedrijf. Met de O.88 in vaart te brengen werd meteen het sein gegeven om de stoomschepen geleidelijk te vervangen door motorschepen.

De O.88 mat 197 bruto ton en was voorzien van 500 P.K. motoren. Het schip werd in Juni 1941 door Duitse vliegtuigen tot zinken gebracht toen het terugkwam van een visserij-expeditietocht op de kust van Ysland.



Voorzitter hangt voortaan persoonlijk de vuile was uit

Vlaams Visserijcomité bracht verdeeld advies uit over exclusieve zone kustvissers

Schiltz overweegt opnieuw boycot Comité

HET VLAAMS VISSERIJCOMITÉ (VVC) dat minister van landbouw Vera Dua adviseert over visserijaangelegenheden is sinds enkele maanden regelmatig aan het vergaderen. Welke adviezen daar inmiddels geformuleerd werden, bleef voor ons evenwel een raadsel. De comitéleden hadden immers moeten beloven daarover aan de pers niets mee te delen.

Vreemd is dat, want uit ervaring weten we dat 'de pers' niet geïnteresseerd is in de punten en komma's die op zo'n vergadering gezet worden. HVB daarentegen onderzoekt die zaken wèl met de loupe. Dat het met deze 'zwijgplicht' dan ook minder de bedoeling was 'de pers' te raken, dan (weer eens) te proberen HVB buiten spel te zetten, is inmiddels voor iedereen wel duidelijk. En voor de zoveelste keer is dat trouwens weer mislukt. Deze keer door toedoen van voorzitter van het Comité himself. Hieronder leest u dan ook alles over de interne keuken van de sectortopbijeenkomsten.

ONS MAANDBLAD IS bijzonder opmerkelijk voor pogingen om het vrije woord aan banden te leggen.

Talrijk zijn immers de pogingen, vooral van de RC-top, om HVB van haar bronnen af te snijden. Reders, ambtenaren, streekpolitici, kabinetsmedewerkers, vissers, zelfs ministers werden vanuit de sector aangemaand zich van HVB te distantiëren. Daarover bewaren wij inmiddels al veel documenten en getuigenissen. Ronduit legendarisch is bijvoorbeeld ons gevecht destijds om inzage te krijgen in de enquête die aalmoezenier De-maeght onder de vissers georganiseerd had. Ook toen werd door een adviesraad (de Provinciale Visserijcommissie) beslist 'de pers' niet over de resultaten in te lichten. In het Informatieblad van de RC verscheen daarna echter wel een zogenaamde samenvatting, die evenwel een regelrechte vervalsing van de resultaten bleek te zijn. HVB bracht deze vervalsing aan het licht en zowel in de provincieraad als in het parlement werden daar toen vragen over gesteld.

De voorzitter lekt

DE GESCHIEDENIS BLIJKT zich nu te herhalen. Maar deze keer als klucht. De VVC-leden hebben er zich op hun beurt toe verbonden over de gang van zaken in het Comité niets in de openbaarheid te brengen. Dat geldt blijkbaar voor allen... behalve voor de voorzitter van de RC die in een opiniestuk (1) zowat alles op straat smijt, wat over de inwendige keuken van het Comité maar naar buiten gebracht kan worden. Daardoor weten we bijvoorbeeld dat op de plenaire vergadering van het VVC van 10 september 'een aantal belangrijke kwesties' op de agenda stonden. 'Eerst was er de omstreden vraag van een gedeelte van de kustvisserij om een exclusieve driemijlszone te voorzien voor vaartuigen tot en met 70 bruto tonnenmaat (...) Een werkgroep opgericht bij het Comité boog zich over de zaak (...) Binnen de werkgroep werd geen consensus bereikt. Een voor de meeste partijen aanvaardbaar compromis werd door de Vissersbond van tafel geveegd. De minister zal uiteindelijk zelf de knoop moeten doorhakken.'

Hetgeen daar beschreven wordt, lijkt op het eerste gezicht niets onthullends te bevatten, maar op het tweede gezicht is wat daar staat spectaculair te noemen. Dat is volkomen nieuw in het wereldje van beroepsvergaders dat over de sector heerst. **Voor het eerst wordt de overheid immers door een officieel orgaan ingelicht over het bestaan van een minderheidsstandpunt in de sector.** Uiteraard zijn soortgelijke minderheidsstandpunten er vroeger ook — overdadig zelfs — geweest, maar ze werden stelselmatig doodgezwegen onder het voorwendsel van de veelbezongen 'eenheid van de sector'. Dat onder de vlag van die vermeende 'consensus' steeds het recht van de sterkste verborgen zat, was dan weer iets dat de sectortop graag met een breed armgebaar van tafel veegde. De vraag stelt zich dus: zou er iets veranderd zijn? Een trendbreuk? Een mentaliteitswijziging als het ware? We vrezen van niet. Het is duidelijk dat vooral (of zelfs alleen maar) de aanwezigheid van de Vlaamse Vissersbond (VVB) in het Comité ervoor zorgt dat er minderheidsstandpunten genoteerd worden. De belangen van de andere aanwezigen zijn immers door de jaren heen dusdanig met elkaar vergroeid dat ze er wel over waken dissidente stemmen te laten weerklinken. Zo is het welbekend dat de vakbonden zich volledig ingeschakeld hebben in de ideologie van de 'scheefgegroeide concurrentiepositie', die tot doel heeft meer staatsgeld naar de reders te laten vloeien (als pasmunt voor het nieuwe sociaal statuut van de vissers); zo is het verder maar al te bekend dat de RC-voorzitter en ZV-voorman Bekaert altijd gemeenschappelijke standpunten innemen en zo is het maar al te duidelijk dat ook de andere aanwezigen in het VVC er alle belang bij hebben de sec-

tortop niet luidop tegen te spreken, want in de wereld van handel & nijverheid wijkt alles voor een goede verstandhouding met de machtigen die je ooit wel eens om een dienst zult moeten vragen. Vandaar.

Vuile was op straat

DE RC-VOORZITTER en ZV-man Bekaert hebben er trouwens alles aan gedaan om die VVB zo lang mogelijk uit het Comité weg te houden. Destijds hebben ze zelfs ontslag genomen omdat de VVB mee aan tafel mocht zitten. Over zijn mening betreffende de kustvisserorganisatie liet de RC-voorzitter toen al geen twijfel bestaan: *'Moeten wij straks samen met de vertegenwoordigers van op destructie gerichte organisaties zeten in commissies, raden, comités en noem maar op?? De Rederscentrale zal er hoogstwaarschijnlijk voor bedanken. Ondergetekende in elk geval.'* (2) Door deze boycot kon het Comité maar liefst twee jaar (!) niet bijeenkomen. Daardoor moest de minister gedurende de voorbije jaren een beleid uitstippelen waarover vanuit de sector geen breed gedragen advies geformuleerd werd. Daarom klinkt het vandaag ook bijzonder hol wanneer de editorialist van

de RC terzake een klaagzang aanheft die eigenlijk niet in zijn blad thuishoort, maar in de wasmachine: *'Naar verluidt zou Vera Dua een "ontwerp beleidsplan" tegen eind september gereed hebben (...)* *Wie er aan dat fameuze plan werkt of wat er in staat is erg onduidelijk. In elk geval geen vertegenwoordigers van de sector die er iets van afweten. Zelfs de Vissersbond zegt bij monde van haar voorzitter van niets te weten. De Rederscentrale werd uiteraard niet betrokken, ook de visverwerking of vishandelaars niet, noch de veilingen, noch de vakbonden. Het gaat maar over een "ontwerp" naar het schijnt, maar dat zal dan wel met veel tralala aan de pers worden voorgesteld. Het Visserijcomité drukte hierover zijn ongenoegen en bezorgdheid uit in een brief aan de minister.'* We geloven onze ogen niet! HVB werd in het verleden meermaals ver-

weten de vuile was van de sector buiten te hangen. De RC stond trouwens telkens vooraan met dergelijke verwijten. En nu wordt ons hier een stapel wasgoed gepresenteerd die vuiler is dan wat wijzelf daarover ooit hadden kunnen ontdekken! Bovendien bedekt de man met zijn vuile was de onderliggende waarheid. Dat zijn Comité vandaag niet naar wens functioneert, zoals de voorzitter ervan (tegen de afspraken in die hij zelf gemaakt heeft om over de werking ervan te zwijgen!) schrijft, vindt uiteraard zijn wortels in de boycot die hij twee jaar lang georganiseerd heeft! Of denkt de voorzitter echt dat al zijn koerswijzigingen in Brussel als de weerlicht gevolgd worden door ministers die daar, in zijn verbeelding wellicht, zitten te wachten op het ja-teken van de visserijvoorman? Denkt hij echt dat de piepkleine, want bijna volledig geliquideerde, Vlaamse vissersvloot in Brussel vandaag nog een storm ontkent van zodra de RC-voorzitter een beetje wind blaast? Er is misschien een tijd geweest waarin dat het geval was, maar toen was de Vlaamse visserij nog een sector met omvang, met invloed, met meerwaarde, met macht.

De aftocht voorbereiden

MAAR GOED, INMIDDELS zit dezelfde voorzitter wel degelijk met de VVB aan tafel. Maar wellicht niet meer voor lang.

De VVB kon na haar acties tegen de windmolenparken in de kustwateren (waarbij zij op een voorbeeldige manier de volledige kustvisserij wist te mobiliseren) door de RC niet meer genegeerd worden. En dus wordt ze (zeer tegen de zin in van de sectortop) aan de vergadertafel geduld. Daar kan ze nu haar minderheidsstandpunt laten noteren. Dat de RC-voorzitter dit nog lang zal toelaten is echter zeer te betwijfelen. Want het ziet er naar uit dat hij zijn aftocht uit het Comité al aan het voorbereiden is. Uiteraard zal hij daarin weer gevolgd worden door Marc Bekaert van de ZV. Vervolgens kan eerste ondervoorzitter Ivan Victor het adviesorgaan in slaap brengen. Lees met ons mee hoe de RC dat voorbereidt door een nieuwe mand vuil wasgoed over de lezers uit te kieperen: *'Het is trouwens al voor de tweede keer sedert de moeizame heropstart van het Comité begin dit jaar dat deze minister blijk geeft geen rekening te houden met de mening van haar eigen adviesorgaan. Erger zelfs, de mening van het Comité wordt niet eens gevraagd. Ministeriële steunacties voor windmolenparken onder de Greenpeace vlag werden niet eens aangekondigd. Of dat Comité dan veel zin heeft is zeer de vraag.'* Dit citaat maakt duidelijk dat



de voorzitter hard op zoek is naar een nieuwe stok om de hond te slaan. De 'ministeriële steunactie' waarover de editorialist van de RC het heeft, is immers niets anders dan de gemeenschappelijke actie die Greenpeace en de VVB op stapel zetten. Daarbij organiseerde de milieu-organisatie een zeer geslaagde steuncampagne voor de sector: duizenden postkaarten kwamen inmiddels in regeringskringen toe om de kustvissers te steunen! Alle kustvissers (ook reders die bij de RC aangesloten zijn) werden bij de actie betrokken... en met succes. De eisen werden aan een delegatie van het kabinet Dua overgemaakt door een volle zaal vissers. Dat de RC-top intussen blijkbaar met de duimen zat te draaien tot wanneer die actie aan hen zou 'aangekondigd' worden (door Dua???), zegt wellicht meer over de dynamiek in de producentenorganisatie dan over de zogenoemde 'ministeriële steunactie'.

't Zal een kater zijn

EEN ANDER DOSSIER dat, nog steeds volgens de voorzitter van de RC, in het Comité besproken werd, was dat van de windmolenparken. Ook over dat probleem laat hij de pers een en ander weten: *'Het Comité sloot zich bovendien aan bij het standpunt van de BRV rond de windmolenparken. Over dit dossier valt heel wat te zeggen. De visserijsector houdt daar een serieuze kater aan over.'* Dat kunnen wij best geloven. Vooral omdat de RC, die zo tegen die parken zou zijn, tegelijk ook steun gaf aan een van de windmolenparkbouwers. Zo kon HVB enige tijd geleden een visitekaartje afdrucken van een medewerker van de RC die

tegelijk PR-man van deze kandidaat-molenparkbouwer bleek te zijn. Dat het uitgerekend deze kandidaat was die uiteindelijk het deksel op de neus kreeg — en niet in het minst door de acties van de vissers! — zal inderdaad wel voor enige koppijn gezorgd hebben in de RC-kantoren.

Maar wellicht zal dat alles door de RC weer eens als 'onzin' bestempeld worden, zoals dat telkens het geval is wanneer HVB het deksel van het sectorpotje licht. Neen, liever dan onze critiek ernstig te nemen, gaan ze daar — why not — de verkiezingstoer op, en zo te zien doen ze dat in een halfslachtige poging om de ouwe trouwe CD&V weer in het regeringszadel te helpen. De voorzitter van de RC besluit zijn 'persmededeling' inderdaad met een soort kiesoproep: *'Met veel kattengejank (en een hele hoop groene katers) in de achtertuin mogen de vissers volgend jaar naar de stembus. Stemmen voor een nieuw en beter beleid. Je weet maar nooit...'* Ja, dat is waar, je weet maar nooit. Maar je weet wel dat: (a) de door de RC aangekondigde verkiezingen niet voor het Vlaamse parlement gelden en dat Vera Dua bijgevolg nog een hele tijd minister van landbouw blijft; (b) dat de 100 resterende reders die het RC-editoriaal bereikt, vroeger ook al niet voor de groenen stemden en dat die 'stemoproep' dus een loos gebaar is en dat (c) al dat rollen met de (toch al povere) spierballen niet van dien aard is om het vertrouwen tussen de sectortop en het kabinet te herstellen.

Welk kleur heeft de kater

ZELF HEBBEN WIJ geen enkele behoefte om deze of gene minister te verdedigen. Zelf zijn we immers de mening toegedaan dat onder het rode, groene, oranje, zwarte of blau-

we cosmetische laagje telkens keiharde mannen en vrouwen schuilen die het staatsbelang dienen boven dat van de mensen. Het is daarvoor dat die excellenties betaald worden en dat weten ze daarboven maar al te goed. Ministers die een of ander belang vóór dat van de Staat laten primeren, worden door die Staat dan ook meteen geëlimineerd: dat is wat ter rechterzijde met Karel Pinxten gebeurd is en ter linkerzijde met Magda Aelvoet. Voor ons is het duidelijk: welke kleur de minister ook heeft, hzij is eerst en vooral een staatsman; en het partijkleurkje dat de kiezer te zien krijgt is vooral oogverblindend. Zo kon vice-premier Johan Vande Lanotte onlangs nog op de radio verklaren dat de mensen die erbuiten staan wel kunnen denken dat er een groot verschil bestaat tussen de vorige premier (Dehaene) en de huidige, maar dat dit verschil in de regering helemaal te verwaarlozen is.

Maar de RC-top denkt er blijkbaar anders over. Ze gebruikt die oppervlakkige partijtegenstellingen blijkbaar wat graag om de gang van zaken te 'verklaren'. Volgens Schiltz & c^o is het typisch voor de groenen om geen oog te hebben voor de sector. Is dat zo? Is het sinds het aantreden van de 'groenen' dat er in Brussel minder aandacht voor de visserij is? Het valt te onderzoeken. Zoals we het al meermaals schreven: de sector is maar een schim meer van wat ze ooit geweest is. Die neergang drukt uiteraard op de onderhandelingspositie van de reders. Dat alles is niet zichtbaar geworden met het aantreden van de groene Vera Dua. Dat was lang geleden al voelbaar. Die tanende invloed werd al duidelijk in ver verleden dagen toen Bourgeois (destijds CVP, nu CD&V) minister van landbouw was. Toen

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

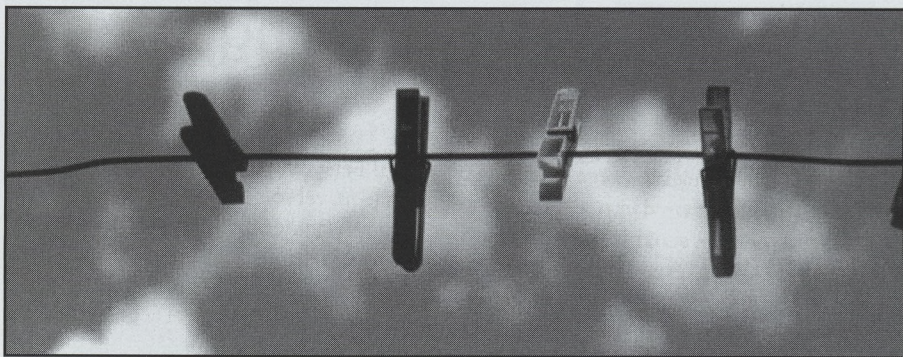
Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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



deze in 1992 de RC bezocht gaf het kantelen van de machtsverhoudingen zelfs aanleiding tot een incidentje. De RC moest maar eens ophouden met haar 'afbraakwerk', zo moet iemand daar gezegd hebben. De toenmalige directeur van de producentenorganisatie, de even kordate als intelligente Fred Wittevrongel, zag de door ons beschreven verandering even klaar en duidelijk als wij dat doen: tot in de jaren tachtig luisterde men op ministerieel niveau aandachtig naar wat de sector te zeggen had, maar dat was in 1992 al niet meer het geval. In een opiniestuk zegde Wittevrongel dat destijds als volgt: *'Wanneer ze dan voor de een of andere gelegenheid naar de kust afzakken, volstaat voor hen blijkbaar een half uurtje voorafgaand aan de vergadering, gevolgd door een gelijkaardige evaluatie na de vergadering, om met kennis van zaken te oordelen (...)'* (3) Het is blijkbaar niet alleen Dua die haar beleid zogezegd los van de sectortop ontwerpt. De toenmalige directeur beschreef de verandering in de krachtsverhoudingen (en bijgevolg in de daarbij horende plichtplegingen) verder in dat stuk in plastische termen: *'Veelal ook veroorloven zij zich dan nog, om bedrijfsvertegenwoordigers die hun zaak tijdelijk in de steek laten om aan vergaderingen behoefte van het algemeen belang deel te nemen, te laten wach-*

ten, alsof het een bende schooljongens is.'

Er is blijkbaar nauwelijks verschil tussen de luisterbereidheid van de CD&V-minister Bourgeois en deze van Agalevminister Dua. Zou een blauwe minister dan wél uitkomst bieden? Wel, ook dat hebben we inmiddels kunnen nagaan. Gabriëls van de VLD heeft een tijd lang het visserijroer in handen gehad. Was de RC over deze blauwe minister meer te spreken dan over zijn CD&V-voorganger Bourgeois of zijn Agalev-opvolgster Dua? Neen. Toen minister Gabriëls op 17 juni 2001 een bezoek bracht aan het Vistival te Heist weigerde de vooraanstaande reder Versluys daar zelfs aanwezig te zijn. Op die manier protesteerde hij tegen het feit dat de reders in Brussel niet meer het gehoor vonden dat zij daar in betere tijden gewoon waren. Versluys zei toen in de RC: *'De diverse niet nagekomen beloften die door onze overheid herhaalde malen gemaakt werden (...) doen bij mij de emmer overlopen.'* (4) Dus weigerde hij in Heist naar de minister te gaan luisteren: *'Ik zal er in elk geval niet zijn. Waarom zou ik opnieuw moeten gaan luisteren naar een reeks loze beloften?'* Waaruit blijkt dat de ministers, van welke kleur ze ook zijn, al lang maar met een half oor luisteren naar de, zo te zien eeuwigdurende, klaagzang van de sector.

Het probleem ligt dus niet bij deze of gene oranje, blauwe of groene minister, het ligt in de sector zelf waar de pretentie van de top de neergang van de vloot niet gevolgd heeft. Enige nederigheid zou onze beroeps- onderhandelaars inderdaad niet misstaan. Niet omdat het een christelijke deugd is, maar omdat het meer zou renderen.

Waar is de tijd

AL TE VEEL laten zij zich nog inspireren door een cultuur die het wellicht wel goed in de kroeg doet, maar die daarbuiten hoe langer hoe meer wenkbrauwen laat fronsen.

Mocht de sectortop haar vastgeroeste pretentie willen 'reviseren' en voor een nieuwe aanpak kiezen, dan zou zij de Vlaamse visserij wellicht nog op het spoor kunnen zetten naar een zinvolle toekomst. Maar is er een kans dat dit ook gebeurt? We vermoeden van niet, maar zeker weten doe je nooit. Gelukkig zullen we de verdere evolutie terzake van de voorzitter van het Visserijcomité vernemen, die sinds kort zelf de vuile was uithangt. En als de voorzitter dat niet doet, dan moeten de andere comitéleden het maar van hem overnemen. Nadat de man zijn eigen afspraken overtreden heeft is er geen reden meer waarom die anderen er zich nog wél zouden aan houden.

Flor Vandekerckhove

(1) Rederscentrale, Informatieblad der Belgische Reders ter Zeevisserij, 15 september 2002. De citaten van Schiltz betreffende de besprekingen in het VVC komen uit dat opiniestuk.

(2) Rederscentrale, Informatieblad der Belgische Reders ter Zeevisserij, 15 februari 1997.

(3) Rederscentrale, Informatieblad der Belgische Reders ter Zeevisserij, 15 juni 1992.

(4) Rederscentrale, Informatieblad der Belgische Reders ter Zeevisserij, 15 juni 2001.

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



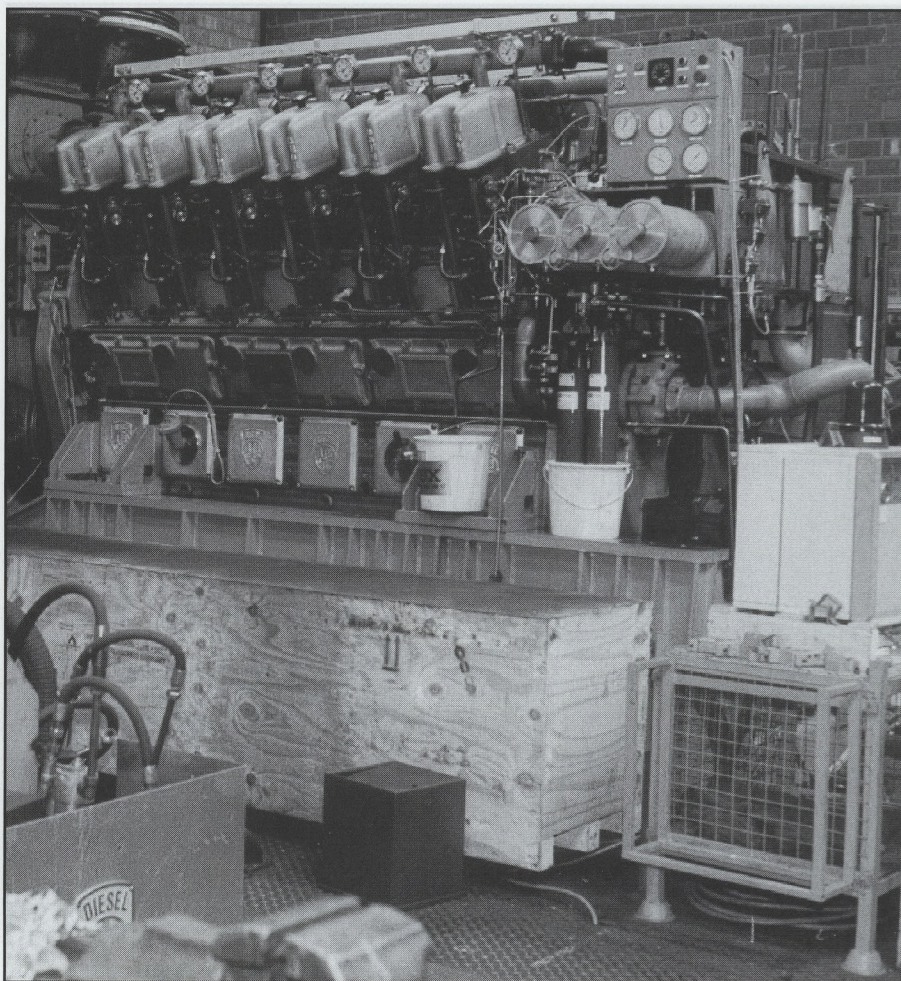
Gentste motorenfabriek bestaat 90 jaar ABC-motor draait op volle toeren

Nieuwe ABC-motor voor Z.121 Deborah en Z.162 Van Dijk

Het Gentse motorenbedrijf ABC, de laatste Belgische constructeur van scheepsmotoren, heeft momenteel de handen vol met de afwerking van de grootste opdracht uit de 90-jarige geschiedenis van het bedrijf. Die opdracht mag inderdaad een superorder genoemd worden.

Het bedrijf heeft ook naam gemaakt in de visserijsector. Ongeveer een derde van de Vlaamse vissersvaartuigen vaart op een ABC-motor. Onlangs leverde ABC nog nieuwe krachtbronnen bij de hermotorisering van de Z.121 en de Z.162.

MET HET VERDWIJNEN van de Vlaamse scheepswerven zijn ook de bestellingen voor scheepsmotoren voor de visserij en de binnenvaart naar het buitenland afgevoerd. Anglo Belgian Corporation is de enige Belgische constructeur die nog scheepsdiesels aanbiedt. *"Gelukkig zijn er nog steeds reders die voor onze motoren kiezen,"* zegt verkoopsmanager Jean-Pierre Props die de contacten met de visserijsector warm houdt. ABC is een bedrijf dat al twee oorlogen, minstens evenveel zware depressies en een kortstondige maar faliekant afgelopen joint venture met een Russische motorenbouwer overleefde. Door diversifiëring van de produktie en exportgerichtheid heeft het Gentse bedrijf alle stormen overleefd en is opnieuw winstgevend geworden.



Op een van de proefbanken is V12-motor aangesloten op generatoren die op de piekuren stroom (5 megawaat) leveren voor de electriciteitsnet. (foto gw)

Meer over de Belgische scheepsmotoren

Over de geschiedenis van de Belgische scheepsmotoren publiceerden we eerder een interessante reeks, geschreven door leraar dieselmotoren Roger Decler:

- I-IV: Introductie over scheepsmotoren (HVB 1992/nrs 6, 7, 8, 9)
- V: ABC (Anglo Belgian Company, Gent) (HVB 1992/10)
- VI: AWA (Atelier Walschaerts, Brussel) (HVB 1992/11)
- VII: Carels (Usines Carels Frères, Gent) (HVB 1992/12)
- VIII: Claeys (Werkhuizen Claeys, Zedelgem) (HVB 1993/2)
- IX: La Meuse (Ateliers de Construction de La Meuse, Luik) (HVB 1993/3)
- X: Moïs (Moteurs Moïs S.A., Waremme) (HVB 1993/4)

Dieseltechniek

90 jaar geleden, op 26 oktober 1912, gingen negen Gentse industriëlen over tot de oprichting van de naamloze vennootschap Anglo Belgian Company die kleine verbrandingsmotoren van het semi-dieselttype voor de binnenscheepvaart en de visserij zou bouwen op basis van de techniek van uitvinder Rudolf Diesel. Een van de oprichters was Georges Carels, toen al een bekende motorenfabrikant, die over een licentie voor de bouw van een dieselmotor beschikte. De leiding van het nieuwe bedrijf was in handen van de Gentse industriëlen (van Britse komaf) Marcel en Richard Drory. Op de Internationale Tentoonstelling van Gent in 1913 verscheen ABC met een 8 pk, een 16 pk en een 40 pk-tweetaktmotor. De eerste wereldoorlog stelde een abrupt einde aan de productie. De fabriek werd geconfisqueerd door de bezetter. Na de oorlog werd het productieapparaat met Amerikaans materiaal heropgebouwd. De export naar onze buurlanden en vooral naar Oost-Europa, Zuid-Amerika en het Midden-Oosten ondervond echter opnieuw grote problemen door de wereldcrisis van 1929.

Robuuste motoren

Stilaan werd duidelijk dat de markt robuuste en duurzame motoren wilde. Om dit doel te bereiken sloot ABC een overeenkomst af met het Londense ingenieursbureau Paxman Ricardo dat een motor van 1.500 toeren had ontwikkeld. De nieuwe krachtbronnen van 6 tot 100 pk werden niet alleen voor de scheepvaart gebouwd maar ook als generator, ondermeer voor het opwekken van electriciteit in missiescholen en hospitalen in toenmalig Belgisch Congo. De tweede wereldoorlog betekende een nieuwe rem op de verder groei van het Gentse bedrijf. Toch leverde ABC een belangrijke bijdrage tot de bedrijfszekerheid van de Belgische vissersvloot en de voedselvoorziening door de binnenvaart.

Halftraaglopend

Tegen het einde van de oorlog had

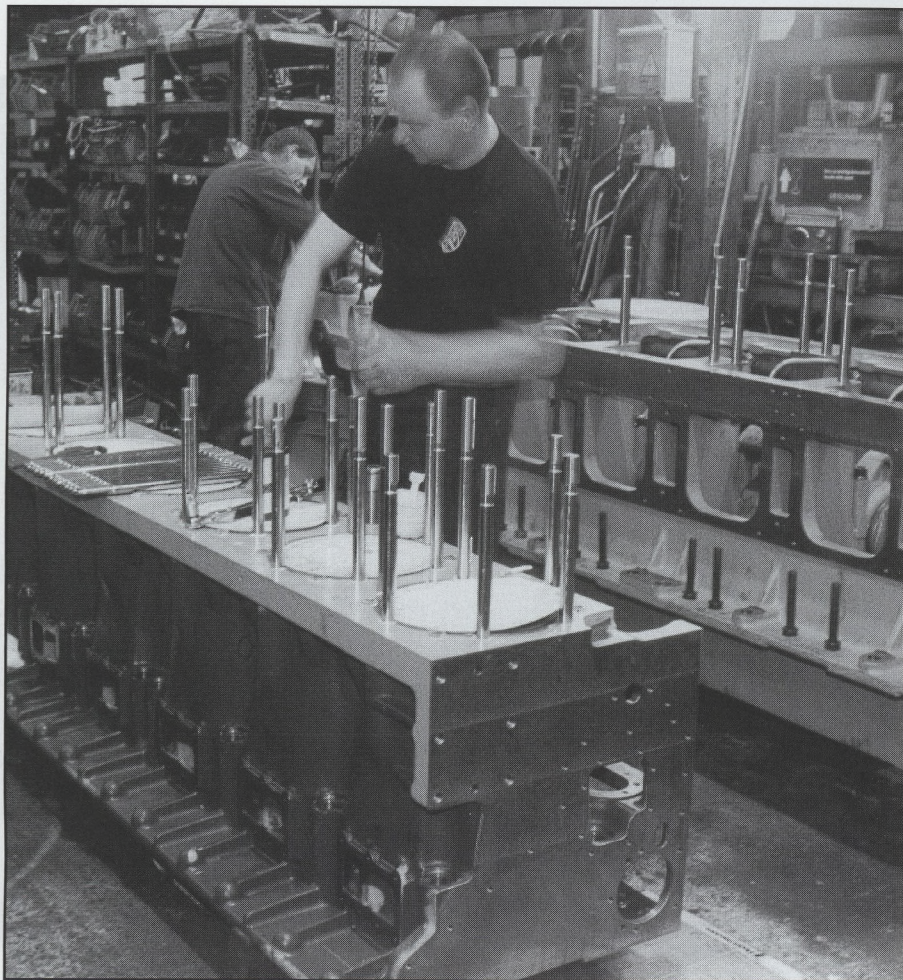
ABC nieuwe prototypes klaar van halftraaglopende DU-motoren van 750 toeren met twee of drie cilinders. Deze werden geplaatst op twee vissersvaartuigen en bleken bestand tegen het labeur op zee. Vanaf 1950 werd er reeds een turbolader aan toegevoegd, wat de kracht en het rendement van de motoren (bij een gelijk gewicht 50 procent meer vermogen) sterk verbeterde.

De DU-motoren lagen aan de basis van de nieuwe generatie DX-motoren, nu nog steeds de topmotoren van ABC. Deze krachtige motoren werden in verschillende uitvoeringen geproduceerd voor de scheepvaart, spoorwegtractie en industriële toepassingen (locomotieven, kranen, tractors, stroomgroepen). Zo leverde ABC zes jaar geleden een complete electriciteitscentrale van 5,2 megawatt (ter vervanging van de versleten Carels-stroomgroepen) in de Burundese hoofdstad Bujumbura. De vier stroomgroepen en 130 ton materiaal werd vanuit Oostende per Iljoesjin overgevlogen.

Reputatie

ABC-motoren bouwden een goede reputatie op op basis van hun degelijkheid en bedrijfszekerheid. Export was noodzakelijk, aangezien het bedrijf nooit meer dan een kwart van zijn productie op de binnenlandse markt geplaatst kreeg.

In de jaren zeventig maakte het bedrijf een moeilijke periode door, waarin de financiële situatie van het onafhankelijk geworden Congo zwaar doorwoog. Voor ABC stond al bij al een zeer winstgevend afzetgebied op het spel. De crisis (met faillissement in 1980) leidde ertoe dat de familie Drory haar aandelen uit handen gaf aan een nieuwe groep aandeelhouders. Dat waren Pauwels International, de Scheepswerfen van Langerbrugge, Fulton Marine, Meuse et Sambre, Batibo en de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (GIMV) als grootste aandeelhouder. De nieuwe bazen wijzigden de firma-naam in Anglo Belgian Corporation. Vijf jaar later was een nieuwe



Ook de tewerkstelling is de voorbije vijf jaar toegenomen van 155 tot 175 arbeidsplaatsen, waaronder 14 ingenieurs en hooggeschoolde medewerkers. (foto gw)

Nieuwbouw

ABC is een motorbouwer die nog heel wat onderdelen is eigen huis produceert. Niet de motorblokken evenwel, die worden gegoten in modulair gietijzer door Technomet in Wetteren en door een Frans bedrijf. Ook het gieten van de cilindervoeringen, drijfstangen en kleppen wordt uitbesteed. De ruwe stukken worden in eigen ateliers tot de gepaste vorm bewerkt. ABC, reeds van bij de start gevestigd aan de Wiedauwkaai in Gent, kampt met de 8.000 vierkante meter beschikbare productie- en opslagruimte met plaatstekort. Jean-Pierre Props bevestigt: "Zeker nu we de grootste bestelling uit onze geschiedenis afwerken is het plaatsgebrek acuut." Die superbestelling komt echter niet uit de scheepvaartsector. Het gaat om 170 DX-motoren met 6 cilinders (11 ton) en 8 cilinders (13 ton) voor rangeerlocomotieven voor de NMBS. Tegen een tempo van drie motoren per week moet het laatste exemplaar in 2005 de deur uit zijn. (gw)

kapitaalinjectie nodig. De eigenaars kozen voor de verkoop van hun aandelen aan de Luxemburgse familiale holding Ogepar (zie kadersstukje) die een kapitaalverdubbeling doorvoerde en een nieuwe directie aanstelde. De operatie kwam het bedrijf ten goede. Met de verkoop ging het steeds beter waardoor het omzetcijfer in minder dan vijf jaar verdubbelde.

Productiegamma

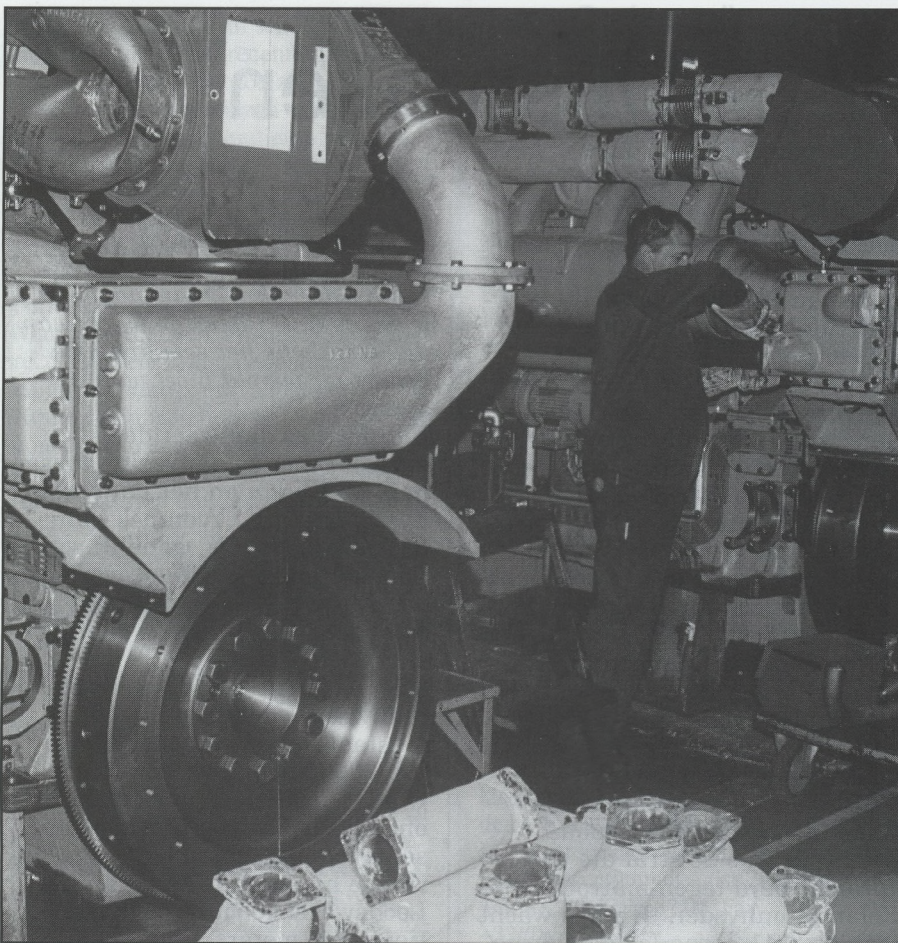
ABC produceert drie motortypes, met een vermogen van 185 tot 2.400 pk en 600 tot 1.500 toeren per minuut, allen met cilinders in lijn.

De DX-motoren (sinds 1969 in productie) met 3, 6 of 8 cilinders, zijn halfsnellopend (600-750 tr/m.) met een vermogen van 150 pk per cilinder. Er werden er al meer dan tweeduizend van verkocht. De DXS is voorzien van een turbolader.

De PA4-L-185 motoren (sinds 1973 in productie) zijn snellopenders (1200-1500 tr/m.) die 160 pk per cilinder ontwikkelen. Zijn werden gebouwd met 6 of 8 cilinders onder licentie van Semt-Pielstick en zijn niet meer in productie.

De DZ-motoren (sinds 1977 in productie) van het middensnelle type bestonden aanvankelijk enkel in 6 en 8 cilinder uitvoering met een snelheid van 1000 tr/m. en een vermogen van 300 pk per cilinder. Het aanbod is intussen uitgebreid met V-motoren van 12 en 16 cilinders met een lager toerental. De aanduiding DZC is de versie met turbo en intercooler.

In het verleden was de productie van ABC voor 90 procent gericht op de scheepvaart. Door het hogervermelde superorder klopt die verhouding niet meer. De ABC-verkoopdienst laat ook de visserijsector niet los. *"In Ierland lopen momenteel 38 nieuwbouwprojecten voor vaartuigen van 15 en 23 meter. Daar hebben we uiteraard interesse voor,"* zegt de verkoopmanager. *"In Spaans Baskenland verkochten we vorig jaar 35 motoren voor vissersvaartuigen. De drie plaatsingen in Noorwegen zijn de eerste stappen in een groeiende markt voor grotere schepen,"* voegt Jean-Pierre Props er nog aan toe. (gw)



Achter het ABC-burelencomplex aan de Wiedauwkaai in Gent liggen de werkplaatsen en magazijnen. (foto gw)

ABC en de holding Ogepar

De ABC-motorenfabriek is eigendom van de Luxemburgse holding Ogepar van de Belgische zakenman Claude de Froidbise, een vijftiger met Congolese wortels en woonplaats Kinshasa. De holding controleert nog enkele andere binnen- en buitenlandse bedrijven: machinebouwer Pégard, Moïs (generatorsets), Callens Pompen (Gent) en KBB Turbo (Duitsland). De holding heeft ook nog belangen in Congo, ondermeer in plantages.

Een paar weken geleden heeft Ogepar ook de failliete machinebouwer Balliu MTC uit Lokeren (39 werknemers) overgenomen. Het bedrijf is gespecialiseerd in de bouw van lasersnijders. De productie vond hoofdzakelijk zijn weg naar de auto-industrie. Verwacht wordt dat de productie naar de Wiedauwkaai overgebracht wordt. Het toeval wil dat stichter Leopold Balliu in 1894 zijn eerste mechanische machines bouwde op de gronden waarop ABC gevestigd is.

De leiding van ABC berust bij gedelegeerd-bestuurder ir. Luc Duyck die in 1981 in dienst kwam en sinds 1989 directeur is. De jaaromzet van 619 miljoen frank in 1995 bedroeg in 2000 1,3 miljard frank (32,5 miljoen euro) en lag in 2001 nog iets hoger. Ook de tewerkstelling is de voorbije vijf jaar toegenomen van 155 tot 175 arbeidsplaatsen, waaronder 14 ingenieurs en hogeschoolde medewerkers.

ABC beschikt over een uitgebreide serviceafdeling (15 mensen) en een buitenlands dealernet en servicecentra. (gw)

Uitspraken

Tijdens de zitting van de Onderzoeksraad van 11 september werden nogal wat uitspraken gedaan i.v.m. aanvaringen waarbij visservaartuigen betrokken waren. Zo was er de zaak van de Z 54 *Bounty* die op 19 maart 2000 in aanvaring kwam met het containerschip *Celtic King*. Beide schepen hadden daarbij slechts geringe schade opgelopen en konden hun reis verder zetten. De Raad oordeelt dat wachtman Steven Deruddere niet had mogen wachten tot het containerschip in de mist zichtbaar werd om maatregelen te nemen. Stuurman Deruddere kreeg evenwel slechts een aanmaning omdat aan boord van de *Celtic King* ook ernstige fouten gemaakt werden en omdat de betrokkene vroeger nooit voor de Raad is moeten verschijnen. Zwaarder was de straf die uitgesproken werd tegen matroos Roland Couhysder. Hij liep wacht toen de Z 41 *Tornado* op 6 februari in aanvaring kwam met het 107 meter lange containerschip *Elisabeth*. Omdat de matroos bij het naderen van het containerschip nagelaten had vaart te minderen, en daardoor de aanvaring veroorzaakte, werd hij voor zeven dagen geschorst. De Raad was evenmin mals voor de schipper: *'Het is dan ook bijzonder onoordeelkundig van schipper Lammens dat hij bij*

het vertrek uit Zeebrugge twee uur op de brug heeft gestaan en dan de wacht overgeeft aan matroos Couhysder om te gaan slapen, wetende dat tijdens de wacht van de betrokkene het gevaarlijkste gebied ter wereld moet worden gekruist.'

Pijnlijk was dan weer de uitspraak i.v.m. de aanvaring tussen de Z 48 *Wodan* en het Panamese m/s *Splendour*. Yvonnick Vandamme die op dat ogenblik wacht liep is inmiddels echter overleden waardoor *'de rechtsvervolgging tegenover de betrokkene is uitgedoofd'*.

Tien dagen schorsing had de Raad dan weer over voor schipper Gustaaf Provost omdat hij op 7 juli 2000 het kustvissersvaartuig O 533 *Virtus* op, laat ons zeggen, onorthodoxe wijze in de Oostendse haven afgemeerd had. Daarbij ramde hij eerst de kaai van het Loodswezengebouw. Het vele tientallen meters brede Montgomerydok was voor de schipper geen beletsel om vervolgens ook de daar tegenoverliggende kaai van de Vistrap te rammen. Ten slotte was er ook een vrij-spraak over de twee kleine brandjes die in november 2001 uitbraken aan boord van de Z 63 *Thalassa*. De Raad besloot de zaak als volgt: *'Een zeker gebrek aan nazicht en onderhoud van de motor kan in hoofde van Ackx nit*

als een beroepsfout woen aanzien (...) De Raad verwacht echter wel dat hij als schipper-eigenaar uit de voorvallen de nodige lessen heeft getroffen.'

Robert Coelus

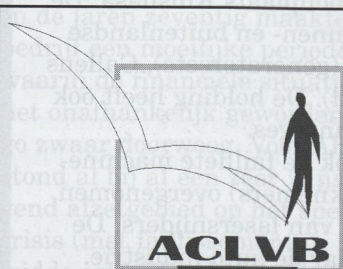
Tientallen schippers voor rechtbank

Meer dan dertig Vlaamse schippers ter zeevisserij worden momenteel voor de correctionele rechtbank gedaagd i.v.m. logboek-overtredingen die d.m.v. satellietcontrole geconstateerd werden. Zoals we het vroeger reeds schreven wordt bij veroordeling de op die manier gemaakte besomming teruggeëist van de schipper (en niet van de reder die de besomming effectief geïncasseerd heeft!). Daardoor bestaat de kans dat de betrokken schippers een rekening van vele tienduizenden euro's gepresenteerd krijgen.

Weliswaar bestaat er tussen sommige schippers en reders een *gentlemen's agreement* waarbij deze laatsten de kosten op zich nemen, maar dat geldt veelal niet voor schippers die inmiddels van vaartuig veranderd zijn. Ook breken sommige reders achteraf woord en weigeren mee te betalen.

Sommige waarnemers vermoeden dat deze situatie er weer voor zal zorgen dat minstens een tiental schippers de vloot verlaat.

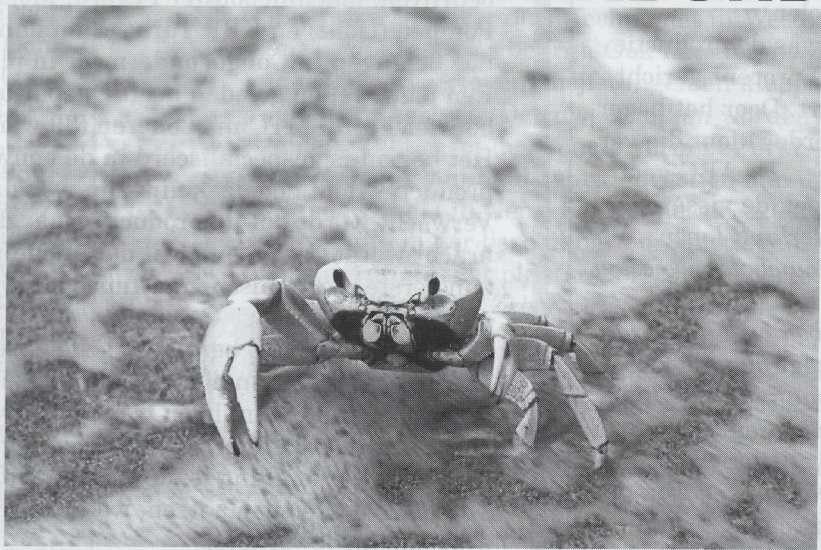
Herinneren we eraan dat het nieuw sociaal statuut voor de vissers voorziet dat dergelijke onrechtvaardigheden weggewerkt worden. Dat statuut is evenwel nog steeds niet in voege getreden.



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 er maar bij uw dagbladhandelaar

BOEKBE- SPREKINGEN

Frank Neyts



Scheepsregistratie in theorie en praktijk

Zopas verscheen in de prestigieuze reeks 'Lloyd's Shipping Law Library' een belangrijk werk onder de titel "Ship Registration: Law and Practice". Het boek, samengesteld door Richard Coles en Nigel Ready, vormt een gezaghebbende gids voor zowel de theo-

rie als de praktijk van scheepsregistratie, dit in het meest recente juridische kader. Het boek laat toe zelf een scheepsregister te kiezen vermits alle formaliteiten en formulieren voor de meest gebruikte vlaggen werden opgenomen. Zo noemen we Bahamas, Barbados, Bermuda, Cambodja, Cayman Islands, Cyprus, Gibraltar, Hong Kong, het Eiland Mann, Jamaica, Liberia, Luxemburg, Madeira, Malta, Marshall Eilanden, Panama, Singapore, St Vincent & the Grenadines, Verenigd Koninkrijk en Vanuatu. Komen ruim aan bod; het wettelijk concept van een scheepsregister, goedkope vlaggen, bareboat charter registratie, factoren die de keuze van een vlag bepalen.

Het boek omvat ook zeer uitgebreide bijlagen met de wetgeving en de internationale conventies terzake. Het boek is nuttig als leidraad door de jungle van vlaggen, waar het echt moeilijk is de boom in het bos terug te vinden.

"Ship Registration: Law and Practice" (ISBN 1-84311-119-5) telt 590 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Bestellen kan via de gespecialiseerde boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij, Informa Professional, Gilmoora House, 57-61 Mortimer Street, London W1W 8HS, UK. Tel. +44/20.7637.4383 of Fax +44/20.7453.2221.

Onderzeeërs en Oorlogsschepen

Bij Ars Scribendi verschenen onlangs twee kleine, maar erg interessante boekjes. Beide uitgaven passen in de reeks 'Corona Gidsen'. Het eerste boekje, "Onderzeeërs", vormt een vertaling door Hajo Geurink van Jeff Tall's 'The History of Submarines'. In amper 32 bladzijden. Prachtig geïllustreerd, krijgt de lezer een bondig maar leerrijk overzicht van de geschiedenis van de duikboot, van de allereerste pogingen tot de meest moderne Amerikaanse of Russische kernonderzeeër. Alle basisbegrippen dienaangaande worden toegelicht. Hetzelfde geldt voor het tweede boekje, maar hier gaat het uitsluitend om oppervlakteschepen. "Oorlogsschepen" werd oorspronkelijk onder de titel 'The History of Warships' geschreven door Iain MacKenzie. Ook hier stond Hajo Geurink in voor de vertaling.

"Onderzeeërs" (ISBN 90-5495-197-4) en "Oorlogsschepen" (ISBN 90-5495-426-4) kosten elk 11,50 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel. In België worden deze uitgaven verdeeld door Agora Uitgeverscentrum uit Aalst/Erembodegem. Tel. +32/(0)53/78.87.00. Fax +32/(0)53/78.26.91.

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 àlles!'*

Aalmoezenier Demaeght in een gesprek met de lekenconsulente 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).



De citaten

'Op het einde van de periode die onderzocht werd kwamen de armste dertig procent van de bevolking in de bestudeerde landen slechts 5 tot 13 procent van het totale nationaal inkomen - In Australië en Ierland 5 procent, Groot-Brittannië en België 6 procent, Nederland en de Verenigde Staten 8 procent, Duitsland 11 procent, en Japan 13 procent. Daartegenover staat dat de rijkste 30 procent van de bevolking 55 tot 65 procent van het totale inkomen verwierf. De grootste toename in sociale ongelijkheid werd gemeten in de Verenigde Staten en in Nederland.'

Uit een recent OECD-rapport

'De Nederlandse 'Visserbondvoorzitter Johan Nooitgedagt schrijft in de jongste nieuwsbrief "De Visserman": "Het is mij ernst. Voor het einde van het jaar, of kort daarna, zal de beslissing moeten vallen dat er één nieuwe (als enige) PO-organisatie voor de visserij is." Waar mogelijk moeten in de visie van Nooitgedagt ook de omvlaggers in deze producentenorganisatie deelnemen.'

Visserijnieuws, 30 augustus '02.

'De nieuwe CD&V is dood. Hoeveel mensen zijn er nog over van de nieuwe groep die ik heb aangetrokken? Na mijn vertrek is de operatie restauratie ingeluid. De oude klik heeft ervan geprofiteerd om alles weer over te nemen.'

Johan Van Hecke in De Zeewacht, 13 september '02.

'Hoe ziet de voorzitter van het Oostendse ACW de toekomst van de CD&V? "Ik weet het niet. Ik ben er zelfs geen lid meer van (...) De toekomst? Tja... Zeer bedenkelijk..."

Oostends ACW-voorzitter Hubert Seynaeve in De Zeewacht van 13 september '02.

'"In Plato's republiek kun je lezen dat de hoogst betaalden niet meer dan vijf maal het loon van de laagst betaalden moeten krijgen", zegt [leiderschapsexpert] Kets de Vries. "In Japan was het heel lang zeventien maal, in Europa twintig, in Engeland iets meer dan veertig, in Amerika vijfhonderd. Dan is er iets grondig mis. Er is een spiraaleffect van hebzucht opgetreden."

Vrij Nederland, 20 juli '02.

'Sinds 1973, toen abortus [in Amerika] legaal werd, zijn er zeven artsen vermoord, hebben 15 mislukte aanslagen plaatsgehad, zijn 150 klinieken aangevallen en deden zich 2400 andere gewelddadige incidenten voor.'

Het Nieuwblad, 28 augustus '02

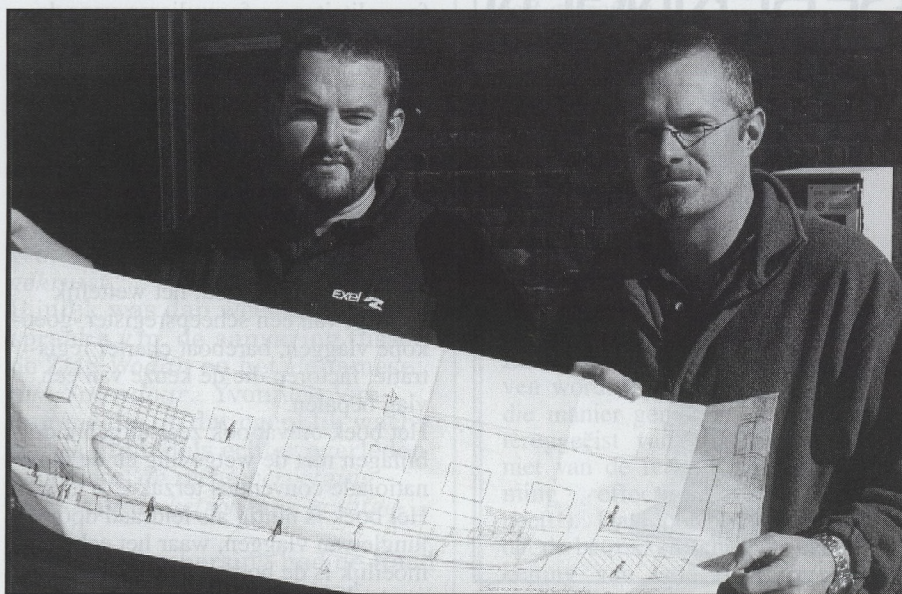
'Er lopen veel, te weinig bewust kritische mensen rond. (...) Iedereen weet dat Flor Vandekerckhove één van die weinige bewust kritische mensen is.'

Weekblad Tijdingen, 23 augustus '02.

'De heersende elites zullen er alles aan doen om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk verandert.'

Immanuel Wallerstein in I.S.

Oostendse sloopstimmerwerf Lowyck



Pieter Claerbout en Hans Keters ontvouwen het plan van de 40 meter lange galei die in Oostende gebouwd wordt. (gw)

VORIG DONDERDAG WERD in de bedrijfshal van North Sea Marine aan de Nieuwe Werfkaai in Oostende de kiel gelegd voor de bouw van een 17de eeuwse galei. De opdracht komt uit Genua en werd toevertrouwd aan de Sloopstimmerwerf Lowyck NV. De Oostendse sloopstimmerwerf kwam vorig jaar in handen van de holding Barentine Armada Group uit Kuurne die intussen ook de constructiehal en de activa van North Sea Marine verwierf om er luxejachten te onderhouden en te herstellen.

GENUA HEEFT GROOTSE plannen voor 2004, het jaar dat de Noord-Italiaanse havenstad aan de Ligurische Zee als Culturele Hoofdstad van Europa in de kijker loopt. Het Musei del Mare e della Navigazione wil in het kader van het evenementenjaar een replica van een 17de eeuwse galei binnen de museummuren. De uitdaging ging gepaard met een speurtocht naar een sloopstimmerwerf die de know how en het vakmanschap is huis heeft om de bouw van zo'n pronkstuk tot een goed einde te brengen. Achttien werven, merendeels Italiaanse, voelden zich geroepen, maar de Oostendse sloopstimmerwerf werd uitverkoren. Het door Alphonse Lowyck

in 1962 opgerichte timmerbedrijf beschikt dan ook over voldoende referenties in de scheepsbouw en - restauratie.

Voor de nieuwe eigenaars van het sloopstimmerbedrijf Lowyck, de twee ondernemende dertigers Hans Keters (gewezen ingenieur bij Lernaut & Hauspie) en Pieter Claerbout (zakenconsulent) die een passie voor de zeilerij gemeen hebben, was dit een onverwachte meevaller, maar ook meteen een pak kopzorgen bij. De Genuese galei met veertig riemen (zonder masten) is niet alleen de grootste replica die ooit aan onze kust gebouwd werd, er is ook niet zo veel tijd om het uitzonderlijke project te realiseren. De 36 meter lange romp (met boegspriet 40 m.) moet in november volgend jaar al verscheept worden naar Genua. Pas als de galei op zijn plaats staat kunnen de museummuren afgewerkt worden.

Handen tekort

Al wie iets met historische scheepsbouw te maken heeft zal bij het project betrokken worden. De werf kreeg wel de gedetailleerde plannen uit Genua, maar al de onderdelen moeten ook nog uitgetekend worden. Dat gebeurt intussen op de traceerzolder van de Maritieme Site waarbij ervaren mensen als Georges Verleene en de Blankenbergenaars Jan Vandamme en Danny Bossier van De Scute voor een niet te onder-

... bouwt 17de eeuwse Genuese galei

schatten inbreng zorgen. Ook leerlingen houtbewerking van het Oostendse VTI komen erbij te pas als het sculpteren van de talrijke sierstukken op de flanken van de galei aan de orde is.

“Ons tienkoppige personeelsbestand, waaronder nog enkele mensen die echt meegewerkt hebben aan de bouw van houten schepen, is aan uitbreiding toe. Binnenkort komen er al twee mensen bij, maar wij zoeken nog mensen met ervaring in de houtbewerking,” luidt de oproep van general manager Hans Keters. Over de kostprijs wil hij weinig kwijt. *“We weten nu al dat de werkuren tachtig procent van de kosten uitmaken. Reken het zelf maar even uit wat vijftien stielmannen gedurende anderhalf jaar kosten en tel daar het hout en de transportkosten bij en je zit in de buurt.”*

Kromme eiken

Naast het traceren van de onderdelen is de aankoop van geschikt hout momenteel de eerste zorg. *“De frame van het schip is volledig opgebouwd uit eik, voor de kopsgeplaatste beplanking wordt es gebruikt en voor het dek komt er den met een bovenlaag in beuk bij te pas,”* verduidelijkt Hans Keters. Voor de aankoop van de boomstammen in de Ardennen en Noord-Frankrijk zijn twee gespecialiseerde houtbedrijven inge-

schakeld. *“Het ongewone aan de zaak is dat wij meer kromme bomen dan rechte nodig hebben. Voor de stevigheid moet de houtstructuur immers zoveel mogelijk de kromming van de spanten volgen. Dat hout uitkiezen is specialistenwerk.”*

De constructie moet volgens een strikte timing gebeuren. Uiteindelijk zal de ruwbouw van de galei in vier segmenten per schip naar Genua gaan. De volledige afwerking kan dan ter plaatse gebeuren terwijl de bouwvakkers de museummuur dichtmetselen. De galei zal dus nooit varen of op reis gaan zoals menig andere replica. (gw)

Een galei is een lang en in verhouding smal oorlogsschip met lage boord, dat zich in de landen rond de Middellandse Zee geleidelijk ontwikkeld heeft uit oude Griekse en Romeinse roeischepen. De bemanning kon op grote galeien tot 500 ÷ 600 man oplopen, van wie het merendeel geketende slaven of veroordeelden waren. De roeiers zaten soms met twee of drie naast elkaar en in twee lagen boven elkaar. De galeien waren voorzien van kanonnen en masten. Bij gunstige wind konden zeilen worden gehezen. De galei verloor haar betekenis als oorlogsschip in de eerste helft van de 18de eeuw. Er werden ook galeien gebruikt voor het transport van goederen.



De werknemers van Scheepstimmerwerf Lowyck bij de kiellegging. (foto gw)

Geen stilligpremies in 2003?

Volgens de voorzitter van het Vlaams Visserijcomité bestaat er nauwelijks kans dat de visserijvloot volgend jaar op een door Europa betaalde stilligpremie zal mogen rekenen. Steun zou alleen gegeven worden als de lidstaat een ‘beheersplan’ opstelt. Daarin moet bepaald worden welke vaartuigen gesloopt zullen worden. Alleen deze laatste zouden, terwijl ze aan de kaai blijven liggen, recht hebben op Europese financiële steun. Tot vandaag heeft niemand in België zich echter over dergelijk ‘beheersplan’ gebogen.

Importeurs visproducten verenigen zich

Een aantal invoerders van visproducten en Europese visverwerkers hebben zich verenigd in het SIPA. Het platform van dit nieuwe *Seafood Importers and Processors Alliance* verklaart o.a. dat de ‘onzekerheid’ die door de grote ‘bemoeizucht van Europa’ ontstaat is wegwerken. Bij het SIPA zijn inmiddels aangesloten: Mooijer-Volendam, Atka, Asia Import & Export, Crawfish, Escal, Eutraco, Hottlet, Inlet Seafish, Landauer en VIV.

VLIZ kent prijs niet toe

Het Vlaams Instituut van de Zee (VLIZ) reikt jaarlijks de ‘Prijz Dr Eduard Delcroix’ uit. Deze internationale wetenschappelijke prijs ter waarde van 12.500 euro wordt toegekend aan de onderzoeker die een originele wetenschappelijke studie over het marine milieu indient en dit in het kader van mogelijke medische toepassingen. Geen van de in 2001 ingediende werken voldeed echter aan de strenge toets van het VLIZ. Wie denkt daarvoor in 2002 in aanmerking te komen, kan contact opnemen met het VLIZ op telefoonnummer 059 34 21 30 of hij kan een kijkje nemen op de website van het VLIZ: www.vliz.be/delcroix.

Gadus haalt ecolabel in huis

Het visverwerkende bedrijf Gadus uit Nieuwpoort heeft het MSC-certificaat verworven. Sindsdien mag het bedrijf het label van het *Marine Stewardship Council* dragen. Daarmee krijgt de klant de garantie dat de Gadusproducten voldoen aan de eisen van de duurzame economie die momenteel volop gepropageerd wordt. Naast het MSC-label heeft Gadus ook al het certificaat van ISO op zak en verkreeg het bedrijf

onlangs een erkenning van het *British Retailing Consortium*, dat volgens plant manager Roger Verdriel van Gadus nog strengere normen hanteert dan ISO.

Europese reders verwerpen gemeenschappelijk visserijbeleid

De reders ter zeevisserij, verenigd in het *Europese Associatie van Producentenorganisaties* (EAPO) en in *Euro-pêche* verwerpen de Europese 'dracoonische maatregelen die voor de periode 2003 - 2013 ter tafel liggen'. Enerzijds gebeurt dat omdat de Commissievoorstellen niet gebaseerd zijn op 'ontegensprekelijke wetenschappelijke criteria', anderzijds wijzen de producentenorganisaties erop dat de maatregelen 'dramatische socio-economische gevolgen' zullen hebben. Positief vindt de EAPO dan weer het niet-wetenschappelijke initiatief dat onlangs genomen werd 'om de visbestanden in de Noordzee door de reders zelf te laten inschatten'. Volgens de reders is dit een buitenkans

'om meer transparantie en samenwerking te realiseren met die tot nu toe gesloten wetenschapswereld.'

Noorse zalmkwekers proberen markt te regelen

Omdat de Noorse zalm erg in prijs gezakt is, proberen de Noorse aquaboeren de aanvoer op de markt uit te stel-

len. Daartoe wordt een groot gedeelte van de geproduceerde vis momenteel in diepvrieskamers opgeborgen. De producenten hopen dat de koers van de Noorse kroon tegen het einde van het jaar een beetje gunstiger uitvalt voor de Europese afnemers van Noorse zalm; ook hopen ze dat de marktprijs tegen het einde van het jaar weer aantrekt. Op dat moment kunnen de vrieskamers weer geopend worden.

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

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



EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

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



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

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

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

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

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



DE LAATSTE vuurtorenwachter

Voor mensen met een kwak hart en een wak karakter

Vandaag wijden we deze onwaardige bladzijde aan het elimineren van twee **wereldproblemen** in 1 klap. Het zijn er twee die de toekomst van dit trandental (door sommigen ook wel **De Sector** genoemd) danig bezwaren.

De talrijke bovenbazen die dit blad **niet** lezen zullen er weer een gespreksonderwerp aan hebben, in de genre van: 'Heb je dat ook weer niet gelezen in *HVB?*' Let's go!

Ten eerste is er uiteraard het oude wereldprobleem van het **bemanningsstekort** in onze Sector dat maar niet opgelost geraakt. En dat ondanks de zware inspanningen die de Reders zich haast dagdagelijks getroosten. Daarnaast is er, ten tweede, natuurlijk ook het probleem van het **Terrorisme** waarvan onze President Bush onlangs nog terecht zeide dat ook de Vlaamse vissersvloot ter zake haar bijdrage zal moeten leveren.

De thesis die ik in onderhavig artikel ontwikkel zal de lezer bewijzen dat beide **wereldproblemen** onlosmakelijk met elkander verbonden zijn. Derhalve kan de oplossing van het bemanningstekort niet geschieden zonder dat het **Terrorisme** vernietigd wordt (en natuurlijk ook omgekeerd, maar dat had u inmiddels wel begrepen).

Ik weet niet op gij het al opgemerkt hebt dat de meeste Belgische **Terroristen** 50+ers zijn. Dat is ook te be-



grijpen, want die 50+ers staan aan de dop en vervelen zich te pletter terwijl hun wijven ergens in het zwart gaan kuisen. Aan die doplokalen komen onze volkseigen Vlaamse 50+ers vervolgens noodgedwongen in contact met jonge werkschuwe en dus niet geïntegreerde Noordafrikanen die de oude Vlamingen daar inwijden in de principes van het **islamfundamentalisme** in het algemeen en in de werken van Osama Bing Laden in het bijzonder. En voor ze het zelf goed en wel beseffen zitten deze, voor de rest doodbrave, Vlaamse 50+ers aan de stuurknuppel van 1 vliegmachien op zoek naar 1 of ander torengebouw om er zichzelf in te pletter te vliegen. Uiteraard doen ze dat omdat de Koran (zie bladzijde 1532) werk belooft aan al de dode mar-telaars.

Nu onderneemt de seculiere paars-groene regering ook wel vanalles om die 50+ers al tijdens hun aardse bestaan per se van de dop weg te halen. De hierbij afgedrukte photo (niet van gw) is hiervan het sprekende bewijs. De gekiekte 50+er toont wel degelijk dat er ook voor de senioren nog 1 taak weggelegd is in onze **sociaal gecorrigeerde markteconomie**, waardoor hun leven eindelijk weder zin krijgt. Maar waar de paars-groenen niet in slagen, zo zeide het onlangs ook nog CD&V-tafelspringertje Pieter Decrem (al dan niet tegengesproken door zijn par-

tijvoorzitter), is om de 50+ers aan boord van de Vlaamse vissersvaartuigen te krijgen!

En nochtans bestaat er het **scheepsjongensfonds** waarvan de leeftijd door de **sociale partners** inmiddels danig opgetrokken werd. In dat fonds kunnen vandaag immers al werklozen terecht die zelf al kinderen hebben; kinderen die desgevallend eveneens als scheepsjongens aan boord gezet kunnen worden. Zodat het in de toekomst kan gebeuren dat zowel vader als zoon scheepsjongens zijn op hetzelfde schip, hetgeen de familiale problemen in de visserij ook alweder 1 beetje dichterbij 1 oplossing brengt.

Maar laat ons bij het onderwerp blijven. Want de 50+ers blijven intussen onder de invloed staan van al die **Terreurnetwerken** die zich rond de doplokalen verspreiden. Vandaar dat het 1 goede zaak zou zijn mocht aalmoezenier E.H. De-maeght D. de kalothieke partij opnieuw in de regering krijgen. Daar kunnen de kalothieke ambtenaren (eindelijk verlost van het groene gespuis dat nu de kabinetten bemand) dan de leeftijds-grens van de scheepsjongens optrekken tot 65 jaar. Met enige bijkomende steun uit het liefdadigheidsfonds van den Dirk zal dat 1 flinke financiële prikkel zijn om de 50+ers naar onze vloot te lokken, alwaar ze het bemanningsprobleem oplossen en ook met hun hernia leren leven...

Tegelijk zal Osama Bing Laden naar zijn Vlaamse **Terroristen** kunnen fluiten. Hierdoor zal onze president Bush Vlaanderen vervolgens **niet** als schurkenstaat kapotschieten. (Als 't God belieft natuurlijk. Maar dat zeggen ze in Irak ook. Om nog maar te zwijgen over de fundamentalisten van Washington.)

TUSSEN SCHIP & KAAI

MEESTAL, WANNEER ER nieuwe beperkingen of technische maatregelen ingeluid worden, duurt het wel een tijdje voor alle vissers die onder de knie hebben. Meestal hanteert de overheid dan ook een overgangperiode, die door de schippers rustig(?) kan gebruikt worden om de juiste context en draagwijdte van deze of gene regel te laten doordringen. Broodnodig, die overgangperiode, hoewel er in het volgende verhaal niet echt sprake van was. Het razende crescendo waarmee men de herstelplannen en beperkingen rond onze oren slaat, is bijna niet te volgen. De nog razender vaart waarmee ervaren vissers zich naar Antwerpen spoeden, om daar voor een mentaal minder belastend, en ook minder lonend werk als baggerman te tekenen, is er een gevolg van (en van nog andere schrijnende factoren die hier eventjes niet ter zake doen). Maar zijn al die ingewikkelde instandhoudingsmaatregelen geen prachtige strategie van de Europese Commissie om de visserspopulatie zonder slag of stoot op de knieën te dwingen? Velen wachten de beloofde premies om de sector te verlaten niet eens af, en pakken zonder omkijken hun biezen. Ze zijn niet stom hoor, daar in Europa.

Vorig jaar werden weeral nieuwe technische maatregelen getroffen, ditmaal in het kader van de kabeljauwherstelplannen. Het ging onder meer om de minimummaaswijdte en een verlaging van de bijvangstpercentages in de Noordzee. De nieuwe regel ging van start op 1 januari 2002. Op aandringen van vele vissers belegde onze visserijdienst eerder dit jaar een infonamiddag, om de nieuwigheden toe te lichten. De opkomst was enorm. De hele veilzaal van de Zeebrugse Visveiling zat afgeladen vol. Dit op zich was reeds een duidelijke indicatie van de interpretatieproblemen, die de meeste vissers met de wetgeving hadden. En nog steeds hebben. Maar dat wordt pas echt duidelijk nu de herfst begonnen is, en meer en meer vaartuigen afzakken naar de zuidelijke Noordzee. De bijvangstregel, die tweeledig is geworden, zorgt voor de nodige verwarring. Dat bleek overduidelijk toen een schipper bij een vijf uur durende controle door de Britse visserijwacht op zee, kordaat op enkele schrifte-



lijke waarschuwingen getraakteerd werd. De bijvangsten mogen slechts 30% van de vangst betekenen. Dat is algemeen gekend. Maar kabeljauw, die ook een bijvangstsoort is, mag slechts 20% bedragen. Hoe ingewikkeld kan men het maken? Wanneer er dan met de twee nettenregel gevist wordt, mag er 55% bijvangst aan boord zijn. Maar hoe zit het *dàn* met de kabeljauw? En hoe moeten die percentages gecombineerd worden wanneer gedurende één visreis zowel in het oostelijk kanaal (VIId) als in de Noordzee gevist wordt? Op deze en andere vragen blijft de gemiddelde schipper het antwoord schuldig. Mogelijk kunnen de problemen, met de nakende winter voor de deur, escaleren. Want de Britse visserijdienst wil duidelijk *de puntjes op de i*. En dat die jongens soms keimoeilijk uit de hoek kunnen komen, dat heeft men op elk schip al wel eens ondervonden. Als die muur van onbegrip tegen je hoofd knalt, dan krimp je in elkaar tot aan je enkels. Weinig mensen aan land kunnen zich daar een beeld over vormen, zelfs niet zij die al een tiental jaartjes niet meer gevaren hebben, hoe het voelt wanneer zo een hedendaagse buldog je brug binnenstormt, en zich vijf tot tien uur lang tot je eigen persoonlijke kwelduivel profileert, terwijl je niet weet of je aan het einde van de vertoning de handboeien zult aankrijgen of niet. Want eigenlijk ben je nooit meer zeker of je de regels van dit helse spel nog wel beheerst. Daarom hangt bij mij op de brug in koebeesten van letters de verdraaide spreuk: "*You are guilty until proven innocent!*". Daar gaan die controleurs zonder omhaal vanuit: je bent schuldig tot het tegendeel bewezen is. In normale rechtspraak ben je onschuldig tot je schuld zonder gerede twijfel vaststaat. Maar die nuance is aan geen

Brit besteed. Het ware dus echt geen luxe moest onze eigen visserijdienst nog eens duidelijk de wetgeving ter zake toelichten. Beter voorkomen dan genezen. Want genezen blijkt een moeilijk, soms onoverkomelijk proces, dat dikwijls alleen maar op een baggerschip of sleepboot bekomen kan worden!! En ondertussen maar zeuren dat iedereen wegloupt. Terwijl het eigenlijk toch doodnormaal is. Daarom is de strenger wordende vaartdagenbeperking wel een goede zaak voor de schippers. In tegenstelling tot wat RC-voorzitter Bart Schiltz in zijn *editoriaal* beweerde. Is het beperkt aantal toegewezen vaartdagen moordend, zoals hij stelt? Larie! Ik ondervind het aan mezelf, ik hoor het van mijn bemanning, ik luister naar andere schippers, die zeggen: *'Toch prettig dat die zweep er een beetje af is. Dat we eens tijd hebben om op adem te komen, het onop-houdelijke piekeren van ons afzetten.'* Zijn argument dat er voor bemanning en rederij geen geld genoeg meer in het laatje komt is een enorme drogstelling. Vorig jaar, met een stilligperiodes van een maand inclus, waren de bruto opbrengsten van de schepen niet fundamenteel verminderd. Integendeel! Ook dit jaar gaan we dezelfde weg op. Met 25 vaardagen op jaarbasis minder dan voorheen, blijven de opbrengsten van de meeste schepen nog steeds een hoog niveau halen. Gewoon omdat er zoveel vis zit, zoals de RC-voorzitter trouwens zelf toegeeft. Stille getuige daarvan is de vroegtijdige sluiting van, en de strenge dagplafonds in, verschillende gebieden. Eigenlijk wordt het tijd dat de vispopulatie ook echt wat vermindert, zodat er wat meer evenwicht ontstaat. Kwestie van het wat gemakkelijker te hebben met al die absurde en ingewikkelde beperkingen. De bewering van Bart Schiltz dat de inkomsten voor de vissers te laag geworden zijn om hun maandelijkse financiële verplichtingen in te vullen als gevolg van een vaartdagvermindering (een verbazende stelling voor iemand die het steeds maar over het imago van de sector heeft!) maakt hij voor eigen rekening. Het is het doorzichtige nepargument van een radeloze reder en zijn vazallen, die andermaal de oorzaken zoeken waar ze niet zitten. Mistspuiterij is het. Niet meer dan dat.

FROID.

O.316 vangt Latour van 135 kg



Maandagmorgen 23 september werd in de Oostendse vismijn een grote en enkele kleinere Latours (haringhaaien) verkocht. Het grootste exemplaar werd aangevoerd door de hekreiler O.316 Aegir van reder Pieters. De haai

werd verkocht aan 3,90 euro per kilogram en bracht 526 euro (21.238 fr.) op. Koper was vishandel Quisquater & Co NV uit Dendermonde. Op de foto: vishandelaar Carlo Quisquater samen met halchef Dirk Dewilde. "De Latour

wordt in moten versneden en zo aan de man gebracht," zegt vishandelaar Carlo Quisquater. Het fijne vlees van de haringhaai, dat naar kalfsvlees smaakt (vandaar de naam kalfsvis), is in Frankrijk zeer populair. Omdat het vlees dezelfde kleur en structuur heeft als tonijn, wordt het ten onrechte vaak als zodanig verkocht. (foto gw)

Faillissement

BVBA RAVELINGEN,
Groenlandstraat 99, 8380
Zeebrugge (voorheen Tijdok-
straat 34), rederij ter zeevisse-
rij, opgericht op 29 oktober
1982. De vennootschap is eige-
naar van vaartuig Z.79 Thorn.
Failliet verklaard op bekente-
nis op 10 september 2002.



Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.



Scheepswerf
"Reimerswaal" b.v.

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

Website:

www.swreimerswaal.com

Kustvaart, visserij en binnenvaart

Voor nieuwbouw, reparaties
en verbouwingen

2 dokken

1 x 110 x 14,80 x 5,50

1 x 81 x 14,80 x 5,50

MAN Rollo Belgium

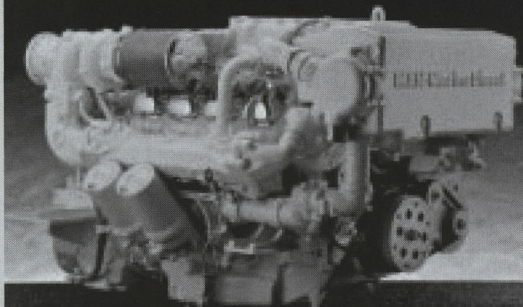
Graag stellen wij u de "Duitse" kwaliteitsmotor voor. Zowel als voortstuwings- of als hulpmotor bieden wij een volledig gamma aan tussen minimaal 258 pk en maximaal 800 pk bij 1800 1/min.

Onze andere specialiteiten zijn:

- Levering van wisselstukken uit ons magazijn.
- Geautoriseerd service werk op alle MAN B&W scheepsmotoren, zowel op hoofdmotoren als op hulpmotoren.
- Geautoriseerd service werk op de volgende types van turbo chargers:
MAN B&W, MET, PBS.
Natuurlijk kunnen wij u ook van dienst zijn op alle andere merken.
- Electro werken op schepen.
- 24/24 service.

Voor meer en vrijblijvende informatie, aarzel niet om ons te contracteren.

rollo



MAN Rollo Belgium N.V.

Noorderlaan 181
2030 Antwerpen

Telefoon +32 3 543 85 00
Fax +32 3 541 75 08
Email mail@manrollo.be

HR Antwerpen 276366

BTW BE440259838

Een **Pon** onderneming

KBC-Service voor de visserij

Word golfbreker.



Bank & Verzekering

we hebben het voor u

U plant. U twijfelt.
U wilt vooruit.

U ziet het groot.
Hoe van wal steken?

Kwestie van een juiste partner te vinden.

Een financiële partner. Zoals KBC.
Met een uitgebreide knowhow.

Over tendensen en inkomensvooruitzichten.

Uw KBC-adviseur zoekt samen met u de beste oplossingen.

Voor uw kredietdossier.
Voor uw verzekeringen.

Samen trotseert u de grootste stormen.

En u verneemt ook alles over de subsidies (FIVA en FIOV) waar u recht op hebt.

Over wat kan. Wat mag.
Wat moet.
Zodat u altijd op de juiste koers blijft.

www.kbc.be