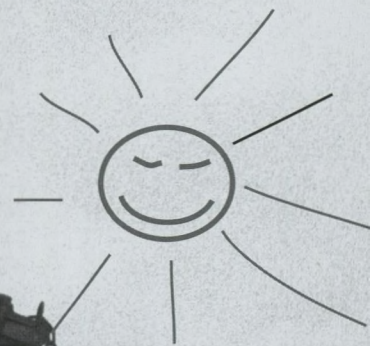


- \* oostende gaat vooruit!
- \* blankenberge feest!
- \* visserij herdenkt!
- \* lezers schrijven!
- \* herzele tekent!
- \* vloot stagneert!
- \* c-power bouwt!





*Vrouwelijke garnalenvisser te Oostende (Algemeen Rijksarchief)*

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 71 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, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene

# HVB

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine  
van de zee

Losse nummers 2,50 euro

## Colofon

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

V.u.: A. Vanhee  
Brusselstraat 12, Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en  
alle correspondentie:  
HVB,

p.a. Brusselstraat 12, 8450 Bredene  
Tel. en fax: 059/32 55 59

E-mail:  
(nieuw e-mailadres in uitvoering)

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 Guido Walters

## Naar een debat 'op de snede van de vernieuwing'



Vandaag neem ik u, ter inleiding, mee naar een plek die ver van de kaaimuren ligt. Ik neem u mee naar de plaats waar intellectuele parlementsleden en soortgelijke professoren met elkaar van gedachten wisselen, redetwisten en graag op hoog niveau van mening verschillen; ik neem u mee naar de wereld van de intellectuelen.

Maar eerst moet ik u zeggen wat dat is, een intellectueel. Dat is iemand die met gezag kan spreken over dingen waarover hij nauwelijks iets weet;

dat is iemand die zich ongevraagd, maar kennelijk met invloed, bemoeit met zaken die de zijne/hare niet zijn; dat is iemand die deze zaken ingewikkelder maakt dan ze op het eerste gezicht lijken. Het is iemand die niet met oplossingen voor de dag komt, maar met problemen. Al lachend zegt men ook wel: een intellectueel is iemand die nadenkt over de taak van de intellectueel.

Onlangs publiceerde een krant een meningsverschil tussen twee intellectuelen. Langs de ene kant van de ring zien we het hooggeleerde parlementslid Dirk Hollemans staan. Zijn tegenstander is Marc Elchardus, professor aan de Vrije Universiteit Brussel (VUB). En zoals het onder intellectuelen past, redetwisten ze daarbij ook over de rol van de intellectueel. Beiden zijn het trouwens maar over één zaak eens: dat het intellectuele debat vandaag bijzonder moeilijk te voeren is. Ongetwijfeld hebben ze daarin gelijk en je moet geen intellectueel zijn om dat te weten. Elkeen die het in de visserij aangedurfd heeft buiten de sectortop om een eigen, ietwat afwijkende gedachte te formuleren, zal dat beamen. Het fluitje van de afwijkende mening (zie foto bovenaan) krijgt op onze kaaïen geen plaats in de kaaïanfare die al sinds mensenheugnis dezelfde treurmars speelt.

Hoe dan ook. Elchardus ziet drie oorzaken. Ten eerste is er de overheersende rol die de media spelen. Zij spelen al te kort op de bal en het intellectuele debat is iets wat tijd vraagt, al is het maar omdat nadenken een trage bezigheid is.

In de visserij kan dat geen punt zijn. HVB is er de plek waar traag en gestaag over de maatschappelijke positie van de vissersgemeenschap gediscussieerd wordt door elkeen die zich daartoe geroepen voelt. Ook het hieronder volgende tweede argument gaat voor de visserij niet op, want HVB heeft immers lak aan de concurrentie. De concurrentie tussen die verschillende media zorgt er, zo zegt Elchardus, voor dat de *verkleuter*ing steeds voor nieuwe diepterecords van menselijke smaak zorgt (Elchardus merkt op dat zelfs een boekenprogramma op de openbare omroep niet meer kan; wat in HVB bijvoorbeeld wel kan).

De derde (en dat vindt hij de belangrijkste) reden is de rol die hoe langer hoe meer door onderzoekscentra gespeeld wordt: die rol wordt. En dan zegt hij: *'De toekomstige plaats van Europa in de wereld zal waarschijnlijk niet in de Commissie, de Raad of het Europees Parlement worden beslecht, maar in de onderzoekscentra of in de bedrijven die zich op de snede van de technische innovatie bevinden.'* Daarin werken mensen die wat opleiding, talent, cultuur en smaak betreft ongetwijfeld intellectuelen zijn. En die we thans veel te weinig horen deelnemen aan de maatschappijcritische taak die intellectuelen, gezien de aard van het beestje, verondersteld worden uit te voeren.

Dat doet ons uiteraard denken aan het *Centrum Duurzame Visserijontwikkeling* dat onlangs opgericht werd en waarbij de sector van de overheid jaarlijks een kolossaal grote hap uit de bedrijfsvoorheffing van het vissersloon toegeschoven krijgt. Zal ook dat onderzoekscentrum mee *'de toekomst van Europa in de wereld'* bepalen, zoals Elchardus meent? Of, minder hoogdravend, maar niet minder ambitieus: *Zal het ervoor zorgen dat de Vlaamse visserij in dat toekomstige Europa nog een plaats heeft*, zoals wij ons afvragen? Zullen opleiding, talent en cultuur van de specialisten gebruikt worden om de vraag te beantwoorden die we al vele jaren horen stellen: *waar gaan we met de visserij naartoe?* Of wordt het Centrum de zoveelste mantelorganisatie van degenen die het in de visserij voor het zeggen hebben en die maar één ding willen: dat alles blijft zoals het is? Zal de omvangrijke geldberg die daar ligt, aangewend worden om de toekomst van de visserij veilig te stellen of zal het centrum de zoveelste poging zijn om de problemen achter een 'nieuw imago' weg te steken?

Dat laatste is wel degelijk de vrees van...

de man op de kaaï

# Helft vloot bestaat uit grote boomkorvaartuigen

DE HELFT VAN HET AANTAL vaartuigen van de Belgische zeevisserijvloot zijn boomkorvaartuigen van 181 tot 400 brutoton. De totale tonnage vertegenwoordigt ruim 70 procent van de totale tonnage van de vloot. Het is de enige categorie waarin het aantal vaartuigen (van 48 naar 53), het motorvermogen (+26 %) en de tonnage (+24 %) de voorbije jaren is toegenomen. In deze groep werd het motorvermogen van een aantal vaartuigen opgetrokken van 883 naar 957 KW (1.200 naar 1.300 pk) door incorporatie van het motorvermogen van een opgekocht kleiner vaartuig. De helft van de nieuwbouwvaartuigen uit de periode 1995-2001 horen in deze categorie thuis. De gemiddelde

ouderdom van de casco's is ook in deze groep het laagst. Voor het eerst in jaren is er in die groep een geringe terugval ingezet die zich na de goedkeuring van een nieuwe beëindigingsregeling zal doorzetten.

## Boomkorvaartuigen

### 181-400 brutoton

Jaar	Aantal	kW	Bt
1996	48	38.100	13.524
1997	48	38.325	13.688
1998	49	39.449	14.075
1999	51	41.474	14.779
2000	52	42.932	15.398
2001	52	43.703	15.937
2002	54	46.428	16.870
2003	55	47.164	17.072
2004	53	45.733	16.597

## Boomkorvaartuigen 181-400 brutoton

Thuishaven	Aantal	Bt	% vloot
Oostende	10	2.670	11,4 %
Zeebrugge	41	13.158	56,2 %
Nieuwpoort	0	0	0 %
Blankenberge	2	769	3,3 %
<b>TOTAAL</b>	<b>36</b>	<b>16.597</b>	<b>70,9 %</b>

## 0.225 en 0.148 oudste vaartuigen

De oudste vaartuigen bevinden zich bij de Oostendse kustvisserij. Het houten vaartuig O.225 Norman Kim werd in 1957 gebouwd, de O.148 Snipe in 1958, allebei op de verdwenen scheepswerf Loy aan de Nieuwe Werfkaai in Oostende. Naast de twee genoemde vaartuigen is er nog een derde houten vaartuig in de vaart, de O.116 Caroline (1961). De vloot telt in totaal nog 33 vaartuigen die meer dan 30 jaar oud zijn, waaronder het opleidingsschip voor het visserijonderwijs, O.29 Broodwinner.

### Vaartuigen ouder dan 30 jaar

O.2	Nancy	1964	213 kW
O.14	De Zeemeeuw	1973	662 km
O.20	Mietje	1963	216 kW
O.29	Broodwinner*	1967	221 kW
O.62	Dini	1963	221 kW
O.100	Emilie	1964	176 kW
O.101	Benny	1967	184 kW
O.116	Caroline (*)	1961	142 kW
O.148	Snipe (*)	1958	221 kW
O.152	Aran	1968	176 kW
O.190	Renilde	1970	221 kW
O.191	Natacha	1963	221 kW
O.225	Norman Kim (*)	'57	184 kW
O.396	Sabrina	1966	208 kW
O.533	Virtus	1965	147 kW
O.536	Zeevalk	1965	166 kW
O.700	Bi-Ti-Si	1968	176 kW
Z.8	Aquarius	1967	220 kW
Z.16	Kon-Tiki II	1973	662 kW

De O. 148 Snipe v(1958) van reder Jacques Bogaert uit Oostende is een van de laatste houten vaartuigen van de vloot.



9 april 2001. De tewaterlating van de Z.483 Jasmine. Het is intussen al meer dan drie jaar geleden dat het laatste vaartuig dat van de helling gleeed bij De Graeve in Zeebrugge. (foto gw)

Z.19	Sonja	1974	515 kW
Z.41	Tornado	1973	221 kW
Z.55	Goede Hoop	1962	221 kW
Z.126	Sophie	1970	441 kW
Z.183	Christopher	1973	552 kW
Z.196	Zeeduivel	1973	552 kW
Z.279	Ramblers	1969	221 kW
Z.307	Zeetrapper	1967	221 kW
Z.582	Asannat	1961	221 kW
Z.583	Angelina	1970	552 kW
N.88	Nova Cura	1963	218 kW
N.708	Ster der Zee	1968	221 kW
N.723	Pallieter	1969	221 kW

(\* hout)

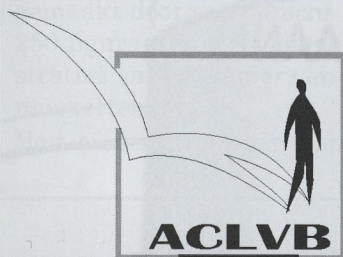
## Geen nieuwe vaartuigen meer

In 2000 kwamen er nog zes nieuwe 'Belgische' vissersvaartuigen in bedrijf en in juni 2001 volgden de de Z.60 Blue Angel (van de Urker familie De Vries) en de Z.483 Jasmine voor de familie Vlietinck, waarmee de Zeebrugse scheepswerf De Graeve een scheepsbouwerstijdperk afsloot. En dan was er in juli 2002 nog de Katwijkse eurokotter Z.738

Kariena-Marjanne (BVBA Loran) waarvan we hier nauwelijks een glimp hebben opgevangen. Sindsdien viel er geen nieuws meer te rapen op de nieuwbouwmarkt.

In de tweede helft van de jaren negentig heeft de vloot een sterke modernisering ondergaan waarbij onze noorderburen zich niet onbetuigd lieten. Sinds 1995 liepen 24

## DE LIBERALE VAKBOND



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



**WIJ MAKEN ER WERK VAN**

**TIJDINGEN**  
 Oostendenaar, vraag ernaar bij uw dagbladhandelaar



*De 47 jaar geleden gebouwde O.225 Norman Kim wordt al meer dan twintig jaar uitgereed door de Bredense schipper Florent Daems. Het houten vaartuig is al vele jaren het oudste van de vloot. (foto gw)*

nieuwe vaartuigen van stapel, waarvan 13 grote boomkortrawlers. Het op deze nieuwbouw geïnstalleerde motorvermogen stemt

overeen met niet minder dan een kwart van het totale motorvermogen van de vloot.

## Activiteitenkalender voor vissers

### MEI

- 4-6** "European Seafood Exposition" en "Seafood Processing Europe" in Brussel
- 15** Opendeur PMI Heist
- 15-23** "Havenfeesten" in Blankenberge (zie elders in dit blad)
- 17-22** Visserijweek en bedrijvenbeurs in Urk (Ned.)
- 22** Dag van de Nederlandse Zeevisserij in Urk (Ned)
- 27-31** "Weekend Landbouw en Visserij" te Nieuwpoort
- 29** "Vismarkt", Kaapleijn, Nieuwpoort (vanaf 11 u.)
- 29-30** Opendeur PMI Oostende
- 31** "Vissershulde" in Nieuwpoort
- 28-31** "Oostende voor Anker" (zie hiernaast)

### JUNI

- 1** Veiling eerste vaatje "Hollandse Nieuwe" in Scheveningen
- 4-6** "Havendagen" in Harlingen (Nederland)
- 5** "Vlaggetjesdag" in Scheveningen
- 5-7** "Palingfeesten", Mariekerke-Bornem
- 25-26** "Vis & Folklorefestival", Mariekerke-Bornem

- \* 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.**



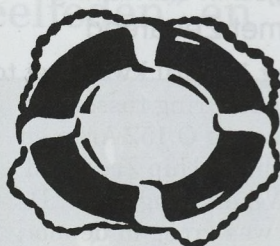
Van 28 tot 31 mei

Vijfde keer

“Oostende voor Anker”

De grootste viermastbark ter wereld, Sedov, en andere klassieke drie- en tweemasters zoals de Mir, Oosterschelde, Mare Frisum, Arthemis, Belem, Baltic Beauty, La Belle Poêle, L'Etoile en de Grand Turk vormen de blikvangers van de vijfde editie van “Oostende voor Anker”-dagen van vrijdag 28 tot maandag 31 mei. Maar met grote schepen alleen maak je nog geen maritiem evenement. De armada die naar Oostende afzakt telt dan ook nog meer dan honderd kleinere vaartuigen die de dokken sfeervol zullen vullen. De norm om deel te nemen is dat de vaartuigen minstens 40 jaar oud zijn of gebouwd naar klassieke plannen. Het evenement wordt omkaderd met animatie-activiteiten rond het Mercator- en Montgomerydok en het Sint-Petrus- en Paulusplein. Ook de 400ste verjaardag van de beëindiging van het “Beleg van Oostende” (1601-1604) is een thema dat aan bod komt. Op het Klein Strand wordt een verdedigingswal aangelegd die dagelijks Spaanse aanvallen moet afslaan. Het stadscentrum wordt eveneens onveilig gemaakt door een optocht met 250 figuranten met demonstraties van piekeniers en musketten.

Meer info: [www.oostendevooranker.be](http://www.oostendevooranker.be).



COOPERATIEVE PRODUCTENORGANISATIE

## VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

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

**Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Liliane**  
**Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04**

Techniek

### Asloze propeller in meedraaiende straalbuis



Het Nederlands bedrijf Van der Velden Marine Systems uit Drachten en Krimpen aan de Lek ontwikkelde een asloze boegschroef die bovendien geluidsarm werkt. De buitenkanten van de propellerbladen zitten vast aan de draaiende binnenring van de straalbuis. Een ringvormige elektromotor zorgt voor de aandrijving, waarbij de rotor vastzit aan de binnenring en de stator

aan de buitenring.

Integratie van een elektromotor in de wanden van de buis levert niet alleen ruimtebesparing op, maar vereenvoudigt ook de inbouw van de boegschroef. Een van de problemen was het vinden van een goede afdichting tussen de binnen- en buitenbuis. De bevestiging van de schroefbladen aan de buisrand heeft het voordeel dat er geen spleet meer zit tussen de bladen en de buis. Juist in die ruimte treedt vaak cavitatie (holtevorming) op en dat veroorzaakt veel lawaai.

### Faillissement

CALEBOUT Patrick, Pol Dhondtstraat 54, 8380 Lissewege, rederij ter zeevisserij en eigenaar van de Z.568 Venus, ambtshalve failliet verklaard in Brugge op 14 april 2004.

## SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE  
 TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73  
 E-mail: [info@shipyard-lowyck.com](mailto:info@shipyard-lowyck.com)  
 Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>  
 HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

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



Federaal secretaris zeevisserij



ZEEMANSBOND  
**ABVV**

secretaris R. Vermote:  
0476 23 40 28

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

### O.152 in aanvaring met Zearend

Donderdag 15 april kwam het tot en lichte aanvaring tussen het vissersvaartuig O.152 Aran en het betonningsschip Zearend van de AWZ-afdeling Vloot. De Zearend was vroeg in de morgen op weg om een op drift geslagen boei voor de Oostendse kust op te pikken. Het kustvaartuig O.152 bevond zich in de buurt maar reageerde niet op de oproep waarmee de Zearend zijn aanwezigheid wilde melden. Door een onvoorziene koersverandering van het vissersvaartuig raakten beide schepen elkaar. De aanvaring veroorzaakte weinig schade.

### Eerste visgrond gesloten

Vanaf 20 maart was het verboden nog langer tong op te vissen, aan boord te houden of aan te voeren uit Ices-gebied VIIh,j,k (Zuidkust Ierland) wegens uitputting van het quotum.

### Ex-O.306 Cleaner vist in Zuid-Afrika

De gewezen O.306 Cleaner van de gewezen Zeebrugse rederij Rathé en Kiekens werd vorig jaar verkocht aan Albert Holtland uit IJsselmuiden en ondergebracht in de nieuwe vennootschap Tresso Atlantic Fishing Company met twee Zuid-Afrikaanse partners. De plankenvissers (bouwjaar 1968) werd aangepast voor de heekvisserij met lijnen en trawl. Het vaartuig vist nu vanuit de Mosselbaai nabij Kaapstad als longliner.

De curatoren Leys & Priem van de inmiddels failliet verklaarde rederij hebben onlangs nog de visvergunning te koop gesteld van de O 306 (300 pk) alsook deze van de Z 184 (930 pk), eveneens van dezelfde rederij.

### B.462 Vidar verkocht

De rederij Shannon NV en het boomkorvaartuig B.462 Vidar van de familie Crevits zijn onlangs verkocht aan de familie De Waegenaere die vorig jaar de Z.59 Gudrun verloor. De Z.59 Gudrun zonk na een aanvaring door een vrachtschip voor de kust het Engelse Suffolk, zonder slachtoffers te maken. De Z.462 is een recent gebouwde (2000) boomkortrawler van 38 meter en een zusterschip van de twee jaar jonger B.518 Drakkar die verder wordt uitgebait door de familie Crevits.

### Jaarboek vloot

De collega's van Visserijnieuws delen mee dat de nieuwe editie van het Jaarboek voor de Visserij uitgekomen is. Dat jaarboek is de vrucht van een samenwerking tussen de Nederlandse Vissersbond en de Nederlandse federatie van Visserijverenigingen. In deze 19de uitgave staan alle gegevens en meer dan 800 foto's van de Nederlandse en de Belgische vissersvloot. Voor het eerst is het jaarboek ook digitaal beschikbaar. Dus met alle foto's en printbare adressen. Wie het jaarboek wil thuisgestuurd krijgen schrijft 45,45 euro over op rekening 280-0580665-60 en vermeld: Visserij Jaarboek 2004.

# NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

HVB is nu eenenzeventig jaar jong.

Geef ons de middelen om...  
er nog eens 71 bij te doen.



OOSTENDE

## Oostendse "Dag der Zeelieden" en "Vissersshulde" in Oostende

DE TRADITIONELE VISSERSHULDE op twee paasdag bracht opnieuw heel wat vissersfamilies en -sympathisanten bijeen ter gelegenheid van de "Dag der zeelieden" (foto 1). In de dekenale Sint-Petrus en Pauluskerk greep de jaarlijkse plechtigheid plaats terwijl de vrijzinnige gemeenschap voor de tweede keer een eigen bezinning organiseerde in het Vrij Laïcerend Centrum *De Geuzetorre*, gevolgd door de neerlegging van een bloemenkrans aan het monumentje in het gazon voor het Provinciaal Maritiem Instituut (foto 2), dat zodoende aan de vergetelheid ontrukkt wordt. Herinneren we eraan dat het gedenkteken destijds bij de inhuldiging van de Stedelijke Visserijschool John Bauwens in 1965 door de oudleerlingenbond werd opgericht. Daarna volgde de gezamenlijke bloemenhulde aan het Nationaal monument der Zeelieden op de Zeedijk waar getroffen vissersfamilies hun slachtoffers op zee herdachten. De plechtigheid werd afgesloten met de traditionele bloemenhulde (foto 3) door officiële instanties, organisaties, bedrijven en verenigingen.



# 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

## Oostende blijft marktaandeel afsnoepen van Zeebrugge

TIJDENS DE EERSTE drie maanden van het jaar kregen de drie vismijnen méér schol en minder kabeljauw, maar er zijn verschillen. De scholaanvoer lag in Oostende 95 procent en in Zeebrugge slechts 21 procent hoger dan in het eerste kwartaal vorig jaar. De besomming voor de populaire platvis nam in beide visafslagen in dezelfde verhouding toe.

### Crisisberaad

De grootste verschuiving tekent zich echter bij tong af. De tongaanvoer verbeterde met 45 pro-

cent in Oostende terwijl Zeebrugge 17 procent minder tong over de vloer kreeg, een evolutie die zich bij elke bijna alle sorteringen aftekent. Die evolutie heeft natuurlijk gevolgen voor de besomming. In Zeebrugge was dat alvast voldoende reden voor een crisisberaad.

De afbrokkeling van het Zeebrugse marktaandeel was vorig jaar al ingezet. Uiteraard liggen de aanvoerhoeveelheden nog steeds hoger in Zeebrugge en er is nog geen gevaar dat Oost-

ende de overhand neemt. Toch werpt de Oostendse lage kostenpolitiek vruchten af en maakt die de visafslag aantrekkelijker voor de reders.

De onderlinge concurrentieslag blijft niet zonder gevolgen voor de verhouding van de marktaandelen van de twee vismijnen. Het Oostendse aandeel groeit flink aan. Zowel qua aanvoer als qua besomming eerste kwartaal is het Oostendse marktaandeel in twee jaar verdubbeld met als logisch gevolg dat Zeebrugge terrein moet prijsgeven.

### Steeds meer echte Urkers in Oostende

Een deel van de meerinkomsten van de Oostendse vismijn komt natuurlijk van Nederlandse vissers die onder Belgische vlag varen en verplicht zijn een inspanning te leveren om aan te tonen dat ze een band met het thuisland van hun vlag hebben. De laatste weken lopen echter ook opvallend veel echte Urkers Oostende binnen. Ondermeer de UK.48 Nova Cura (368 kW), UK.292 Dirkje Alja (2.170 kW) en de UK.135 Cornelis Trijntje (367 kW) en UK.145 Teunis van Atje (1.655 kW) verkochten zelfs tweemaal in Oostende. Ook een catamaran uit het Franse Fécamps laat zich de laatste tijd regelmatig zien. Dat heeft tot gevolg dat in de aanvoercijfers van AG Vismijn Oostende (2.324 ton) steeds meer onder buitenlandse vlag aangevoerde vis zit. Einde maart werd in Oostende 2.141 ton onder Belgische vlag aangevoerde vis aangeland.

## Nieuwe sorteermachine en vroegere verkoop in Oostendse vismijn

BEGIN APRIL NAM het Oostendse vismijnbedrijf een derde vissorteermachine in gebruik om de toegenomen aanvoer aan te kunnen. Met deze bijkomende capaciteit kan de vismijn nu 160.000 tot 200.000 kg platvis per nacht verwerken. Een andere nieuwigheid is de vervroegde start van de verkoop waarmee de klok gelijk gezet wordt met Zeebrugge. Voor de nabije toekomst kondigde schepen en voorzitter van AG Vismijn Oostende Yves Miroir verbouwingswerken aan die de efficiëntie van de werkzaamheden moet ten goede komen. Tijdens de eerste drie maanden van het jaar kreeg Oostende 2.324 ton vis over de vloer, goed voor een besomming van 9,12 miljoen euro. Vergeleken met het

eerste kwartaal vorig jaar is dit zestig procent meer en zelfs een verdubbeling ten opzichte van 2002. Daardoor verliep de verwerking niet altijd probleemloos. Het heeft zelfs geleid tot het doorsturen van vaartuigen die zich te laat hadden aangemeld. Er was dan ook een grotere verwerkingscapaciteit nodig. De investering in een bijkomende vissorteermachine was dan ook verdedigbaar. "Vorig jaar werd al voor bijna een miljoen euro geïnvesteerd in zeven nieuwe heftrucks, een sorteermachine, een kistenwasmachine en een groot lot nieuwe viskisten", zegt Yves Miroir. "Om de toeneemende aanvoer aan te kunnen werd opnieuw 300.000 euro uitgetrokken voor automatische sortering en de aankoop van viskisten."

**BEMA**  
doet het!



**Alle industriële en scheepsherstellingen-  
mekaniek en plaatwerk.  
H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.  
tel./fax: 059 / 33 22 15.  
GSM JOHAN (0477) 31 54 15 - GSM LUDO (0477) 33 54 35.**

De nieuwe sorteermachine werd gebouwd en geleverd door het Nieuwpoortse bedrijf Marelec. De machine kost 150.000 euro en is in staat om 2.500 kg tong en schol te wegen en op gewicht te sorteren per uur. Voor de bediening van de installatie zijn vier mensen nodig, een toezienaar en een heftruckchauffeur voor aan- en afvoer van de viskisten. Alhoewel de nieuwe sorteermachine ook andere vissoorten kan verwerken, blijft ze ingesteld op tong en schol. Tijdens de eerste drie maanden waren beide soorten goed voor 900 ton of 42 procent van de totale aanvoer. Ondanks de verdere automatisering is het aantal vislossers sinds de start van het autonoom vismijnbedrijf toegenomen van 25 tot 45.

### Vroeger starten

Het normale startuur van de verkoop om 7 uur in de morgen wordt met een half uur vervroegd. Daarmee staat de klok gelijk met Zeebrugge. *"Hiermee willen we vermijden dat er nog langer gespeculeerd wordt op de prijsvorming in Zeebrugge. Bij de start van de verkoop in Oostende zijn de kopers al op de hoogte van de prijsvorming in Zeebrugge en ze maken handig gebruik van die informatie bij hun prijszetting."* Yves Miroir en directeur Freddy Pollet zijn overtuigd dat dit in het nadeel van Oostende speelt. *"We zijn dan ook van mening dat een zelfde startuur winst zal opleveren."*

De toeloop naar Oostende noodzaakt de directie tot een herschikking van de ruimte. Alle werk-

zaamheden die verband houden met de distributie zullen in het achterste gedeelte van de vismijn (kant Eurohal) samengebracht worden. Daarvoor zal een ruimte op de volle breedte van de vismijn de nodige aanpassingswerken

ondergaan. *"Dat zal de werkzaamheden ook efficiënter laten verlopen en aan personeelskosten alleen een besparing van 150.000 euro opleveren"*, luidt het oordeel van de Oostendse vismijnvoorzitter.

## Aanvoer en besomming januari-maart 2002-2004 (eerste kwartaal)

	TON	TON	TON	X 1000 EUR	X 1000 EUR	X 1000 EUR
	Aanv. 02	Aanv. 03	Aanv. 04	Besomm. 02	Besomm. 03	Besomm. 04
<b>ZEEBRUGGE</b>						
Kabeljauw	390	163	149	884	391	419
Schol	801	584	706	1.174	1.000	1.227
Tong	1.120	1.082	901	8.969	10.496	8.960
Andere dem.	1.449	1.609	1.495	4.325	4.574	4.104
Pelagisch.	6	14	0	26	42	0
Sch. & Week.	237	358	354	583	822	751
<b>TOTAAL</b>	<b>4.003</b>	<b>3.807</b>	<b>3.605</b>	<b>15.962</b>	<b>17.309</b>	<b>15.461</b>
% +/- (1)		-4,9 %	-5,3 %		8,4 %	-11,1 %
% tov tot. (2)	78,9 %	72,7 %	63,2 %	81,9 %	75,2 %	63,8 %
<b>OOSTENDE</b>						
Kabeljauw	114	81	78	275	205	228
Schol	155	205	399	212	343	670
Tong	210	346	502	1.626	3.303	4.919
Andere dem.	464	651	970	1.043	1.435	2.310
Pelagisch.	2	2	2	0	1	0
Sch. & Week.	48	104	190	134	226	427
<b>TOTAAL</b>	<b>992</b>	<b>1.390</b>	<b>2.141</b>	<b>3.292</b>	<b>5.513</b>	<b>8.555</b>
% +/- (1)		40,1 %	54,0 %		67,5 %	55,2 %
% tov tot. (2)	19,6 %	26,5 %	36,9 %	16,9 %	24,0	35,3 %
<b>NIEUWPOORT</b>						
Kabeljauw	2	10	2	8	23	7
Schol	12	4	13	14	7	19
Tong	20	15	16	154	137	151
Andere dem.	22	10	20	36	18	31
Pelagisch.	18	1	1	3	0	0
Sch. & Week.	3	1	2	11	4	12
<b>TOTAAL</b>	<b>76</b>	<b>40</b>	<b>54</b>	<b>225</b>	<b>190</b>	<b>221</b>
% +/- (1)		-36,1 %	35 %		-15,5 %	16,2 %
% tov tot. (2)	1,5 %	1,5 %	0,9 %	1,2 %	0,8 %	0,9 %
<b>TOTAAL</b>						
Kabeljauw	506	251	229	1.167	619	653
Schol	968	793	1.118	1.401	1.350	1.916
Tong	1.352	1.443	1.419	10.744	13.936	14.030
Andere dem.	1.934	2.270	2.485	5.404	6.028	6.447
Pelagisch.	26	16	2	29	43	1
Sch. & Week.	287	463	546	728	1.035	1.190
<b>TOTAAL</b>	<b>5.072</b>	<b>5.237</b>	<b>5.800</b>	<b>19.473</b>	<b>23.011</b>	<b>24.236</b>
% +/- (1)	-2,6 %	3,2 %	10,8 %	-7,5 %	18,1 %	5,3 %
% tov tot. (2)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

% +/- = wijziging t.o.v. jaar voordien

% tov tot. = marktaandeel t.o.v. totaal aanvoer in de drie vismijnen van onder Belgische vlag gevangen visserijproducten jan-maart

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

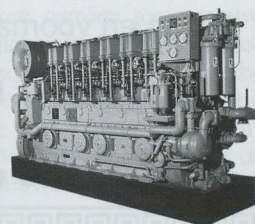
Bureel - werkplaatsen:

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

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93

## Scheepsdiesel Service

**SDS** n.v.



**Faillissement voor  
Scheepswerf Metz in Urk**

DE DIRECTIE VAN SCHEEPSWERF Metz BV in Urk heeft op 15 april het faillissement aangevraagd. De werf kampt al geruime tijd met een tekort aan orders om de 32 overgebleven personeelsleden aan het werk te houden. Het uitblijven van bestellingen is het bedrijf uiteindelijk fataal geworden. De kans bestaat dat het in afgeslankte vorm blijft bestaan.

Scheepswerf Metz is het oudste bedrijf van Nederlands' jongste provincie, Flevoland. Opgericht in 1862 heeft het bedrijf zich in de loop der jaren gespecialiseerd in alle takken de scheepsbouw, voornamelijk vissersvaartuigen maar ook sleepboten en zeilschepen. Metz heeft ook een aluminiumafdeling in het nabijgelegen Lemmer. Zusterbedrijf Texdok op het eiland Texel valt buiten het faillissement. In thuishaven Urk beschikt de werf over goed geoutilleerde werven en droogzettingmogelijkheden. Ook enkele Belgische reders weten de werf te vinden.

**Dit jaar geen spieringvisserij op  
het IJsselmeer**

De Nederlandse IJsselmeervloot ligt momenteel doelloos aan de kant in Urk, Volendam, Enkhuizen, Stavoren en enkele andere plaatsen na de beslissing van minister Veerman om de spieringvisserij dit seizoen af te gelasten.

DE NEDERLANDSE MINISTER van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft besloten de Regeling IJsselmeer 1993 te wijzigen. De wijziging biedt de minister de mogelijkheid af te zien van de vaststelling van een periode voor de spieringvisserij in het IJsselmeer en het Markermeer. Het niet openstellen van de spieringvisserij heeft tot doel het spieringbestand te beschermen zodat de ecologische functie van de spiering niet onder extra druk komt te staan. Spiering in het IJsselmeer bestaat voor het overgrote

deel uit een populatie die het gehele jaar in het IJsselmeer blijft en zich als eenjarigen voortplant. Tot vorig jaar stelde de minister jaarlijks rond maart een periode van drie tot vijf weken vast voor de spieringvisserij.

Visstandbemonsteringen door het Nederlands Instituut voor Visserijonderzoek (RIVO) hebben uitgeezen dat de spieringstand in het IJsselmeer er bijzonder slecht voorstaat en zich vermoedelijk op een historisch minimum bevindt. Voor zover er al spiering te vangen is, zou dit gepaard gaan met hoge bijvangsten van onder meer jonge baars en snoekbaars. Bovendien is spiering een belangrijke prooi voor roofvissen als aal, baars en snoekbaars en voor wadvogels. Het toelaten van de spieringvisserij zou een negatief effect kunnen hebben op het ecosysteem van het IJsselmeer. Daarom heeft het RIVO de minister het

**The Proof of the Pudding**

Lezer! Wellicht kent u iemand die blij zou zijn mocht hij/zij een gratis exemplaar van HVB in handen krijgen. Voor ons is dat dan weer een enige gelegenheid om HVB nog ruimer te verspreiden. Misschien levert dat proefnummer ons vervolgens wel een nieuwe abonnee op, want *the proof of the pudding...*

Zend een gratis proefnummer naar:

Naam: ... ..

Straat en nr: ... ..

postnr en gemeente: ... ..

En dan krijgt de persoon een HVB-proefnummer opgestuurd al dan niet met de groeten van

Naam en voornaam: ... ..

Uitknippen en opsturen naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene

**... is in the Eating**

advies gegeven de spieringvisserij niet open te stellen. Ook *Productenorganisatie IJsselmeer* heeft hier op aangedrongen en haar leden geadviseerd dit jaar niet op spiering te vissen. Meer dan de helft van de leden wilde dit advies vrijwillig opvolgen.

In 2003 bedroeg de aanvoer van spiering 366.554 kilogram met een waarde van 147.568 euro. Uitgedrukt in procenten is dit 21procent van de totale aanvoer van IJsselmeervis. In 2002 werd er nog 867.854 kilogram spiering aangevoerd. Dit was goed voor 41 procent van de totale aanvoer van IJsselmeervis en had een waarde van 321.570 euro. Er zijn in Nederland 86 vissers met een vergunning om op spiering te vissen. Nadat de spieringvisserij voor dit jaar is afgeblazen hebben al heel wat IJsselmeervissers te kennen gegeven dat zij ermee willen stoppen als er een saneringsregeling komt.

#### Aal sterft uit

Ook met de paling gaat het dramatisch slecht. Nooit eerder was de palingstand in het IJsselmeer zo laag, zo leerden de vissers ook uit hun vangsten vorig jaar. Zij worden daarin gesteund door de experts die eveneens meegeven dat 's lands grootste binnenmeer op visgebied steeds minder te bie-

den heeft. De visserijdruk door beroeps- en sportvissers is ongetwijfeld een van de oorzaken. Ook het feit dat het water in het IJsselmeer steeds minder vervuild raakt met fosfaten, wat goed is voor het visvoedsel, is een factor. Toch mag de vangst van aal onbeperkt doorgaan. Met het huidige visserijbeleid is het economisch uitsterven van de vis een kwestie van tijd, zegt RIVO-ecoloog drs. Willem Dekker. Paling wordt dan zo zeldzaam dat de visserij erop niet meer zal renderen. In het IJsselmeer zit slechts vijf procent van de Europese palingstand, maar de visserij erop is nergens zo intensief. Intussen is de prijs van de glasaaltjes, jonge exemplaren waarmee viskwekers aan de slag gaan, nooit zo hoog geweest.

Als je 600 euro moet neertellen voor een kilo dan is het tijd voor alternatieven. Daarom kijkt de sector uit naar de rechtstreekse invoer van glasaaltjes uit Frankrijk om uit te zetten in de Nederlandse meren. (gw)



## Edwin Lauwereins

### Scheeps- en algemene schilderwerken

### Verhuur van hoge drukspuit

300, 500 en 700 bar.

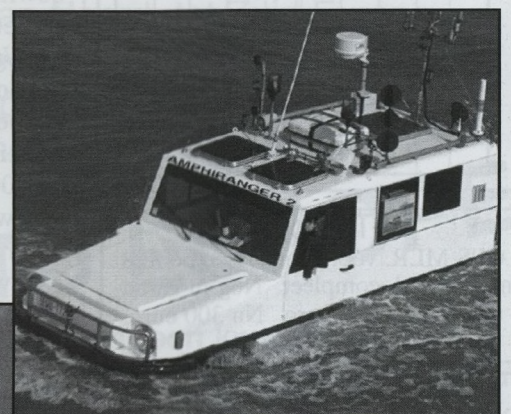
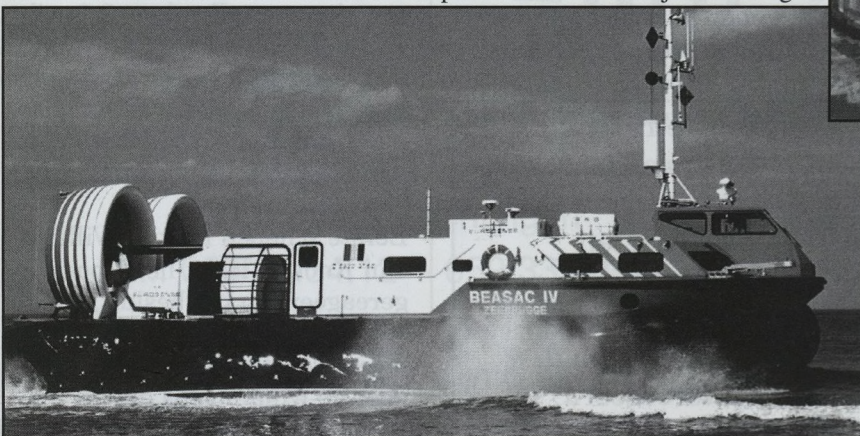
Havenstraat 3 - 8400 Oostende

Tel.: 0475 61 65 89

Tel.: Nick 0477 43 40 14

Fax: 059 33 06 11

De voorbije weken werd druk gemeten en gepeild in de Oostendse havengeul en voor de kust. Zowel een amfibiejeep als de nieuwe hovercraft Beasac IV werden daarbij ingezet. Een en ander had te maken met de geplande dijkbeveiliging tegen overstromingen. Intussen zijn de zandopspuiting voor de aanleg van een noodstrand tussen het Monument der Zeelieden en de Parijsstraat reeds gestart en lokken ze heel wat kijklustigen. Twee baggerschepen moeten 460.000 kubieke meter zand aanvoeren van de Kwintebank om het strand door middel van een persleiding over een breedte van 200 meter vier meter op te hogen. Om te snelle ontzanding tegen te gaan voert een steenstortor 23.000 kubieke meter zeezand aan om 300 meter zeevaarts een onderwaterwal parallel met de zeedijk aan te leg-



gen. De spectaculaire werken kosten negen miljoen euro en duren tot half juni. De werken werden toevertrouwd aan de tijdelijke vereniging Noordzeekust, een consortium van de baggerbedrijven Decloedt, Dredging International en Jan De Nul. Omdat ontzanding nu eenmaal onvermijdelijk is zullen om de twee jaar nieuwe opspuitingen noodzakelijk zijn.



Vaartuig is nooit in IJsland geweest

## Ex-Z.542 Angelus gelicht in Gent

NA EEN ZEVENJARIG onderwaterverblijf in het Gentse handelsdok werd begonnen met de lichting van de oude Z.542 Angelus waarover we in het maartnummer berichtten. Het gaat hier om een vaartuig dat de Heistse reder Theofiel De Grootte in oktober 1949 in de vaart bracht. Het vaartuig was tot in 1981 actief in de visserij. Daarna belandde het vaartuig in Gent waar het zeven jaar geleden na een aanvaring naar de bodem van het Handelsdok zonk.

De man die zich over het schip ontfermde tracht het aan de media te verkopen als een gewezen IJslandschoener. Gewezen eigenaar-schipper Theofiel De Grootte is echter formeel: *"Het vaartuig is nooit in IJslandse wateren geweest. Wij visten op de Witte Bank tot voor de Deense kust. In de wintermaanden ging het naar het Bristolkanaal tot aan de Lundy's en hogerop naar de Ierse Zee tot*

*het eiland Man. In westelijke wateren voeren we tot onder de Ierse zuidkust."*

De Z.592 was dan ook niet groter dan 85 brutoton en 27 meter over alles. *"Het was een zee stevig houten vaartuig van de Oostendse scheepswerf Denye"*, weet Theofiel (87), maar het verhaal dat het schip ooit naar IJsland zou geweest zijn verwijst hij naar het domein der fabelen. Hij verwijst ook nog naar het identieke zusterschip van zijn vaartuig, de O.312 *Angelus* van Louis Maesen en Jules Denye dat twee eerder werd gebouwd.

Op bevel van de Stad Gent moest het wrak voor 1 mei gelicht worden, anders zou de stad de opdracht aan een bedrijf toewijzen en de kosten verhalen op de eigenaar. In allerijl werden donderdag 29 april twee kranen aangevoerd die het wrak langzaam uit het slijk trachten de tillen. Bij het ter perse gaan was nog niet



Reder op rust Theofiel De Grootte.

duidelijk of de berging zou lukken en in welke staat de eiken constructie zou verkeren en of het nog voor restauratie in aanmerking komt, een project met laaggeschoolde werklozen dat echter nog niet het fiat van de VDAB kreeg. (gw)

# VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport  
Scheepstransport  
Spoortransport  
Luchtrtransport



van Noord- tot Zuid Europa  
ferrydiensten over het Kanaal  
op internationaal net  
met de nabije luchthaven

# YOUR GATEWAY TO EUROPE

**EVO (Exploitatie Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:**  
gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuis kopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

Tel.: 059/32.34.12 - 059/33.90.90 - 059/33.90.99 - Fax : 059/32.05.82

e-mail : [info@vismijnootende.be](mailto:info@vismijnootende.be)

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

## Werkboot Lancaster opereert vanuit Oostende



*De lancaster wordt voortaan vanuit Oostende uitgereed. Hij wordt ingezet als supplyship voor het vervoer van personeel en goederen naar booreilanden*

DE LANCASTER, een gewezen *Royal Navy air support craft* werd de voorbije weken op de Oostendse slipway klaargemaakt voor toeleveringswerk op zee. Het 24 meter lange vaartuig werd aangekocht door de Oostendse vennootschap Buccinum NV van Willy Versluys en door gewezen schipper ter visserij Michel Hoozée uit Heist.

Het snelle vaartuig werd in Engeland aangekocht en liep twee weken geleden Oostende binnen. Het werd onmiddellijk op de kleine slipway geplaatst voor schilder-, onderhoudswerkzaamheden en op de brug zijn enige aanpassingswerken noodzakelijk. De eigenaars zullen het als supplyship inzetten voor het vervoer van personeel en goederen naar booreilanden, werkplatforms of assistentie en mogelijks komt het aan de bak tijdens de bouw van het windmolenpark op de Thorntonbank.

De Lancaster werd in 1982 gebouwd op de werf James & Stone in Brightlingsea. Het meet 61 brutoton en beschikt over twee Paxman-motoren van 890 pk continu bij 1400 toeren. In sprint

leveren de motoren 1000 pk bij 1500 toeren, goed voor een snelheid van 22 knopen. Het schip kan twaalf passagiers en twee

ton goederen aan boord nemen. De oorspronkelijke naam blijft behouden en de werkboot zal onder Engelse vlag blijven varen.

Wil je ermee breken?

het kan!

SOS-zelfhulpgroepen voor mensen met verslavingsproblemen.  
Wekelijkse vergaderingen in Blankenberge, Brugge, Antwerpen,  
Kortrijk, Menen, Oostende, Roeselare, Rumbeke en Gent.

Info? Tel.: 0474 745 715  
Website: [www.soszelfhulpgroepen.be](http://www.soszelfhulpgroepen.be)  
E-mail: [soszelfhulpgroepen@hotmail.com](mailto:soszelfhulpgroepen@hotmail.com)

## Mast voor tweemastsloep

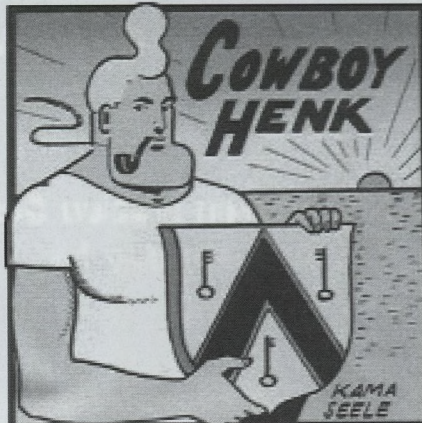


In de werkplaatsen van de Maritieme Site Oostende (MSO) wordt de laatste hand gelegd aan de masten voor de langsetuigde tweemastsloep. De masten werden vervaardigd door een gespecialiseerd bedrijf in het Nederlandse Medemblik, maar er was nog heel wat werk om de metalen aanhechtingspunten voor de verschillende zeilen aan te brengen. Het is de bedoeling dat de masten volgende week op het schip worden geplaatst. De nog niet volledige afgewerkte replica van het typisch 19de eeuws Oostendse vissersvaartuig zal te zien zijn tijdens Oostende voor Anker.

## Herzeele tekent in haven



De geestelijke vader van Cowboy Henk, de Oostendse BV Herr Seele, heeft zijn stripfiguur in Oostende gedropt. Week na week is hij wel ergens aan het werk te zien om het decor in beeld te brengen waarin Cowboy Henk telkens opnieuw opdaagt. Ook in de haven en de vissershaven vond de cartoonist inspiratie voor zijn fantasierijke strip die wekelijks in Humo verschijnt.



Alle voorkomende reparaties van alle merken sloopschroeven

Nieuwe en gebruikte sloopschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Alle toebehoren voor jachten



Antwerp Propeller Service  
Kruiboeksesteenweg 162  
2070 Burcht / Zwijndrecht

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

Fax: + 32 (0) 3 252 92 12

E-mail: info@antwerp-propeller-service.be

Website: www.antwerp-propeller-service.be

# Kijk uit je kajuit!



## Oostendse Havendag & Visserijfeesten

Zaterdag 4 september 2004 in en rond de Oostendse haven en Vismijn

*Demonstraties vismijn*

*Vissersvaartuigen*

*Info havenactiviteiten*

*Ro-ro-schip, baggerschip,  
marineschip*

*Restauratieprojecten*

*Opendeurdag bedrijven*

*Evocatie "Beleg van Oostende"*

*Duikersdorp*

*Rondvaarten*

*Viskistenstapelwedstrijd*

*Rommel- en brocantemarkt*

*Kunstenaars & kunstambachten*

*Kinderaanimeatie*

*Maritiem café & barbecue*

*Muzikale animatie*

**GRATIS TOEGANG**

**Gratis busverbinding De Lijn tussen station Oostende en Vismijnlaan**

**[www.visserijfeesten.be](http://www.visserijfeesten.be) - [www.havendag.be](http://www.havendag.be)**

De eurokotter Z.70 Marleen van rederij Ishtar liep twee weken geleden Oostende binnen met een zwarte driebladige vliegtuig-schroef aan boord. De schroef heeft een diameter van drie meter en weegt 250 kg. Ze werd opgevestigd door de bemanning van schipper Andy Dewulf in de positie 51°45'35" NB en 1°27'22" OL (Goodwin Sands). Op de foto, de schipper naast de ongewone vangst op de binnenkoer van de Visserijcoöperatie te Oostende.



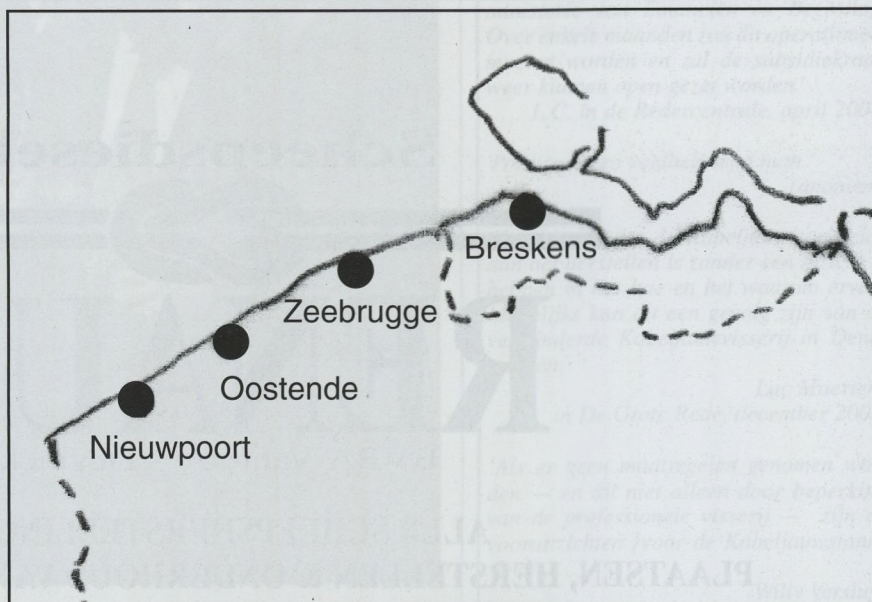
### Ex-O.430 vaart opnieuw

Het gewezen Oostendse kustvaartuig O.430 Bimin (ex-Z.430 Margibel), in november 1999 geschrapt in de officiële lijst der vissersvaartuigen, vaart opnieuw onder Nederlandse vlag als ZK.48 Jettie Martha met thuishaven Zoutkamp. Het vaartuig uit 1957 was destijds in handen van Kurt Mussche, werd nadien nog enige tijd uitgebaat door de Oostendse reders familie Casier, en uiteindelijk verkocht aan de Zoutkampse garnaalrederij de Rousant. Twee maanden later werd het vaartuig doorverkocht aan garnaalvisser Peter Bouma die zijn tijd nam voor de renovatie van het schip. Tijdens de verbouwingen viste Bouma door met zijn oude ZL.48 *Relinquenda* die nu aan de kant ligt. De ex-430 is tot op het casco uitgekleed en vernieuwd.

## 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

## Jan Van Eenoo versterkt team vismijn Oostende

Economist Jan Van Eenoo (45) uit Sint-Andries-Brugge is al twee maanden aan de slag bij Exploitatie Vismijn Oostende. Eerst draaide hij een maand mee met de visserslossers vooraleer zijn taak van *commercial manager* bij de dochtervennootschap van AG Vismijn Oostende op te nemen. Jan Van Eenoo is licentiaat economische wetenschappen, gespecialiseerd in fiscaliteit en financiën, en komt net als Freddy Pollet uit de bankwereld. Hij werkte achtereenvolgend bij de Bank van Roeselare en de BAC als commercieel verantwoordelijk voor de KMO-kredieten in de zetel Brugge om in 1995 de overstap te maken naar het Gemeentekrediet. Vijf jaar later begon hij met een eigen consultancy-bureau.

In het kader van de personeelsuitbreiding kwam de Bruggeling in aanmerking voor de versterking van het commercieel team met Guy Van Der Veurst, commercial manager bij AG Vismijn Oostende.



## Scheepsdiesel



# RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

**ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN  
PLAATSEN, HERSTELLEN & ONDERHOUD VAN DIESELMOTOREN  
(ZOWEL MARINE- ALS INDUSTRIEMOTOREN)  
KRAANVERHUUR  
MAGAZIJN MET RUIM ASSORTIMENT WISSELSTUKKEN**

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel.: 059/32 28 75 - - Fax 059/ 32 56 59 - MOBIL: 0477 / 362 562.

# Prins Filip en prinses Mathilde bezoeken Ibis en Godtschalck

Vorige maand brachten prins Filip en prinses Mathilde een uitgebreid bezoek aan Oostende en Bredene. Terwijl prins Filip kennismaakte met de ingenieurs-school KHBO in Oostende bracht prinses Mathilde een bezoek aan het Koninklijk Werk Ibis in Bredene, een instelling die sinds de oprichting in 1906 onder de hoge bescherming van het koningshuis staat. De prinses nam het middagmaal met de kwekelingen. 's Namiddag bezocht het prinsenpaar het rust- en verzorgingstehuis Godtschalck

en maakten er uitgebreid kennis met de bejaarde bewoners. Ondertussen zijn de nieuwbouwwerken aan een van de vleugels zo goed als voltooid en kunnen de eerste bewoners er volgende maand al hun intrek nemen. Een van de bewoners, oud-visser Fernand Puystjens, overhandigde een zelfgemaakt schaalmodel van de O.1 Fabiola, het garnaalbootje dat burgemeester Piers op 3 april 1961 namens de stad Oostende als huwelijksgeschenk aanbood aan koning Boudewijn en koningin Fabiola. (foto gw)

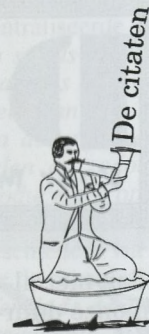


*Fernand Puystjens, overhandigde een zelfgemaakt schaalmodel van de O.1 Fabiola, het garnaalbootje dat burgemeester Piers op 3 april 1961 namens de stad Oostende als huwelijksgeschenk aanbood aan koning Boudewijn en koningin Fabiola.*



Het eerstvolgende HVB

in uw brievenbus  
op 4 JUNI



*'De toekomst van de Kabeljauwstand is zeer onzeker. Naar het voorbeeld van de Canadese Kabeljauwvisserij die in 1992 volledig instortte, 60.000 vissers werkloos maakte en nog steeds niet is hersteld (...) vrees ik het ergste in de Noordzee.'*

*Filip Volckaert  
in De Grote Rede,  
december 2003.*

*'Zal onze visserij binnen enkele jaren, tengevolge van die concurrentie en tengevolge van de minder gunstige toestand, verschillende schepen moeten opleggen bij gebrek aan bemanningen?'*

*Uit Het Visserijblad van 7 mei 1954!*

*'[De Stichting Duurzame Visserijontwikkeling] was het noodzakelijke instrument om wat financiële zuurstof te verlenen aan een sector die in termen van BNP weinig tot de verbeelding spreekt, maar voor de kust nog in heel belangrijke mate bijdraagt tot het welzijn van zeer veel gezinnen.'*

*Ivan Victor tijdens de rede die hij uitsprak n.a.v. de inhuldiging van de Stichting (gepubliceerd in RC 11/2004).*

*'Van minister en marathonloper J. Tavernier vernamen we dat de "sloopregeling" nog moet goedgekeurd worden door het ministerie van Financiën en Begroting. Over enkele maanden zou dit operationeel moeten worden en zal de subsidiekraan weer kunnen open gezet worden.'*

*L.C. in de Redercentrale, april 2004.*

*'Politicus: een veelbelovend man.'*

*(anoniem)*

*'Ik vermoed dat de Kabeljauwstand zich aan het herstellen is zonder een inzicht te hebben in het hoe en het waarom ervan. Mogelijks kan dit een gevolg zijn van de verminderde Kabeljauwvisserij in Denemarken.'*

*Luc Maertens  
in De Grote Rede, december 2003.*

*'Als er geen maatregelen genomen worden — en dit niet alleen door beperking van de professionele visserij — zijn de vooruitzichten [voor de Kabeljauwstand] slecht (...).'*

*Willy Versluys  
in De Grote Rede, december 2003.*

*'Ik ben er ook zo zeker niet van dat er hier volgend jaar niet plots weer veel Kabeljauw zal zitten. Wie kan dat voorspellen? De wetenschappers die door hun microscoop kijken? (...).'*

*Fernand Verleene  
in De Grote Rede, december 2003.*

*'Het ellendige van politieke grappen is dat ze soms minister worden.'*

*(W. van Broeckhoven.)*



# DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Voor mensen met een kwak hart en een wak karakter

HET IS VANDAAG de dag niet altijd gemakkelijk om onze duurzame sectortop belachelijk te maken. De schooldirectie van het PMI doet geen gewaagde uitspraken meer over het duurzaam toenemend aantal leerlingen; de Britse reder Bart Schiltz heeft zich teruggetrokken in z'n duurzaam duikerspak; Manu Desutter heeft zijn nationale visserijdagen teruggebracht tot wat ze zijn: 1 duurzaam wijkfeestje; onze Cor heeft zich teruggetrokken in zijn duurzame gelijk; de nieuwe voorzitter van de RC, onze Jaak, zit naar verluidt in 1 duurzaam bankgebouw te kijken of zijn wedde al gestort is; de aalmoezenier zit wellicht nog steeds in de RVA om te onderzoeken of Vandekerckhove duurzaam 'gestekt' kan worden, de provinciale big boss Mares gaat met een duurzaam pensioen, alsmede ir. Martens van de Dienst voor de Rederij; ook

Rudy de Clerck houdt het ICES voor gezien. Vakbondsman Michel Claes houdt zich schuil onder 1 duurzame bureau in de Rederscentrale en kd. Ivan Victor trekt de wereld rond om te kijken of hij ergens nog ergere vismethodes vindt die hier toegepast kunnen worden. Wellicht komt hij onderweg onze Marie-Jeanne tegen die nog steeds als een vliegende hollander rondwaart om op duurzame wijze haar Pefa.Com te slijten. Zo is er voor ons natuurlijk geen *fun* meer aan. In zo'n omstandigheden verlangt 1 mens naar de tijd dat de Rederscentrale geen kans onbenut liet om HVB duurzaam aan de schandpaal te nagelen. Godver, waar is de tijd dat Jaak Gabriëls in de duurzame senaat ongewild reclame maakte voor dit blad; waar is de tijd dat Bart Schiltz meende de duurzame ambtenarij erop te moeten wijzen dat ze HVB niet meer mocht lezen; waar is de tijd dat onze Cor poneerde dat HVB geleid werd door 1 duurzame

zot; waar is de tijd dat de sectortop de minister van landbouw 1 exemplaar van HVB onder de neus schoof om — bewijzen in de hand — zich erover te beklagen dat dit blad ook nieuws bracht dat die duurzame top liever niet gepubliceerd zag; waar is de tijd dat we stoorzenders genoemd werden; waar is de tijd dat HVB vergeleken werd met 1 wasrette die de vuile was uithing; dat men ons leugenaars noemde, schrijvers van onzin, belagers van het imago, organisatoren van 1 schaduwcomité, vernietigers van de sector...

En hoe meer ze daarboven van hun lat gaven, hoe meer invloed dit blad kreeg. Dus werden alle zeilen bijgezet. Sommige reders gingen hun crew duurzaam verbieden dit blad te lezen (dit is geen grap, dit is echt!); anderen daagden ons voor de rechtbank (ook dat is echt) en zorgden ervoor dat ook die rechters zich duurzaam op HVB gingen abonneren. En hoe langer hoe meer werden we door vissers getipt over misstanden, onrechtvaardigheden en andere klootzakkerijen van de vrije concurrentie; de brievenrubriek van HVB floreerde nog duurzamer dan deze van Humo en de redacteur van HVB moest ondergronds gaan (zie photo hiernaast), alwaar de snoodaart (wegens het aldaar duurzame genot) nu niet meer weg te krijgen is.

Het was indertijd met dat alles 1 beetje zoals een luxebier over zichzelf zegt (*Carlsberg, probably the best beer there is*), maar dan anders: *class war, probably the best war there is!* Mens, dat waren tijden!

(Maagdeneilanden, mei 2004)



Onder druk van de sectortop zag de redactie zich genoodzaakt ondergronds te gaan, alwaar ze nu niet meer weg te krijgen is. (Photo: fotografen zonder [morele] grenzen)

## Regeling ophoudprijzen wordt bijgewerkt

Op 16 februari stelde de Oostendse volksvertegenwoordiger Didier Ramoudt een vraag over de visserij aan de minister van landbouw. Meer bepaald was hij geïnteresseerd in de regeling van de ophoudprijzen voor vangsten die op de markt geen afzet vinden.

ZOALS BEKEND ZEGT het KB van 25 november 1998 dat 'een erkende producentenvereniging' deze ophoudprijzen moet uitbetalen. Deze wordt daarvoor door Europa gefinancierd. Ramoudt had opgemerkt dat de verlenging van deze regeling door de minister niet werd goedgekeurd. Eén en ander werd door sommige reders immers als discriminerend ervaren, met name door degenen die met de RC willen breken. Zij hadden zich al meermaals over de regeling beklagd. Vooral de bepalingen die stellen dat de reders lid moeten zijn van deze producentenorganisatie wordt door hen gecontesteerd. Want voor België is de Rederscentrale (RC) zowel producentenorganisatie als belangenvereniging.

Feit is, zo argumenteerde Ramoudt, dat de RC inderdaad een belangenvereniging is. Reders horen vrij te zijn bij dergelijke belangenvereniging al dan niet aan te sluiten. Concreet komt het er echter op neer dat degenen die niet aangesloten zijn bij de RC evenmin recht hebben op bedoelde vergoeding. Toch worden ook bij hen administratieve kosten voor de bemiddeling van de RC afgehouden van de besomming van hun vissersvaartuigen. Reders die geen lid willen zijn van de RC worden zodoende toch verplicht een bijdrage aan die RC te betalen, een belangenvereniging waarmee ze niets te maken willen hebben.

Ramoudt meent dan ook dat het beter zou zijn de functie van 'belangenvereniging' en die van 'producentenor-

ganisatie' voor alle reders strikt van elkaar te scheiden: 'Zo kan men komen tot een regeling waarbij iedereen die betaalt ook van de voordelen van de vergoeding kan genieten, terwijl reders die dat wensen zich kunnen aansluiten een aparte bijdrage kunnen betalen om hun belangen te laten verdedigen.'

Inmiddels heeft de minister van landbouw de vragen van Ramoudt beantwoord. Omwille van het belang geven wij veel aandacht aan dat antwoord.

'In de praktijk waren gedurende 2002 slechts de eigenaars van zes Belgische vaartuigen geen lid van de Rederscentrale. Hun aanvoer vertegenwoordigde minder dan 1 %. Gedurende 2003 vertegenwoordigden de niet-leden reeds 11 eenheden en 5 % in de besomming.'

### Het antwoord van de minister

De ordening van de vismarkt wordt op communautaire basis geregeld via (EG)-Verordening 104/2000 van de Raad. Bij de productie en de afzet van visserijproducten moet rekening worden gehouden met de noodzaak van duurzame visserij. Bijgevolg moeten, zo redeneert minister Tavernier (Groen!), maatregelen genomen worden die tot een betere afstemming van het aanbod op de vraag, zowel kwalitatief als kwantitatief en tot een betere valorisatie van de producten op de markt bijdragen met het

'Het is juist, dat de vastgestelde administratieve kosten in het verleden voor de niet-leden in vergelijking met de bijdrage van de leden hoog was.'

oog op een verbetering van het inkomen van de producenten door middel van stabilisatie van de marktprijzen. De producentenorganisaties vormen de hoofdpijlers van de gemeenschappelijke

marktordering en zorgen voor de gedecentraliseerde werking ervan. 'Gezien de steeds sterkere concentratie van de vraag is het uit economisch oogpunt meer dan ooit noodzakelijk het aanbod via de producentenorganisatie te bundelen en zodoende de positie van de producenten op de markt te verbeteren.' Deze bundeling van het aanbod moet geschieden via de efficiënte diensten die de organisatie de leden kan bieden. 'Teneinde de actie van de producentenorganisatie te ondersteunen en aldus een grotere stabiliteit van de markt te

bevorderen kunnen de regels inzake interventie maatregelen, ook voor alle niet-aangesloten die hun producten in dat gebied in de handel brengen, verbindend verklaard worden', aldus de minister. In de praktijk waren gedurende 2002 slechts de eigenaars van zes Belgische vaartuigen geen lid van de RC. Hun aanvoer vertegenwoordigde minder dan 1 %. Gedurende 2003 vertegenwoor-

digden de niet-leden reeds 11 éénheden en 5 % in de besomming.

### Compromis

Tavernier: 'Het is juist, dat de vastgestelde administratieve kosten in het verleden voor de niet-leden in vergelijking met de bijdrage van de leden hoog was. Mijn voorganger heeft inzake advies ingewonnen van het Vlaams Visserijcomité. Het advies van 6 november was — op het lid van de Vlaamse Vissersbond na — unaniem en luidt dat moet gestreefd worden naar een eenduidige marktregeling, dat zich moet vertalen in een eenduidig systeem dat geldig is zowel voor leden als niet-leden.'

Er wordt gedacht aan een compromis waarbij de administratieve kosten voor de niet-leden de helft van de bijdrage voor de leden omvat. Ingevolge juridische problemen met de verlenging van het

KB van 25.11.1998, zal een ontwerp van besluit aan de Vlaamse regering terzake voorgelegd worden.

## SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:  
Royerssluikaai 48  
B-2030 Antwerpen  
Tel.: 03/ 201 89 70  
Fax : 03/ 201 89 71

E-mail naar  
skb.lse.ost.@village.uu.net.be



Afdeling Kust  
H. Baelskaai 8A  
B-8400 Oostende  
Tel.: 059/ 33 96 00  
Fax: 059/ 33 96 01

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

- ERKEND SERVICESTATION -

VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: (0475 25 88 02.

## Zeevrouwen (VIII)

# Bonny & Read

DAT HET LEVEN op zee een mannenzaak is, wordt wel duidelijk wanneer we de kaaïen aflopen. Niets dan mannen! Dat doet ons licht vergeten dat er ook nogal wat vrouwen geweest zijn die op zee meer dan hun mannetje wisten te staan.

In deze reeks zijn we inmiddels al aan de achtste aflevering toe. Vandaag hebben we het over twee vervaarlijke zeerovers van het vrouwelijke geslacht, geen piratenkoninginnen, maar gewoon voetvolk.

HET IS NIET GEMAKKELIJK om het leven van Anne Bonny en Mary Read waarheidsgetrouw weer te geven, want hun biografieën wemelen van de vervalsingen en de overdrijvingen. Daaruit leren wij alvast een ding: deze vrouwen spreken tot de verbeelding.

### Anne Bonny

Het eerste levensverhaal van deze zeevrouwen werd geschreven door ene kapitein Charles Johnson. Vermoed wordt dat achter dat pseudoniem niemand minder dan Daniël Defoe schuilt, de schrijver van het wereldberoemde *Robinson Crusoe*. (1) Daarna volgden nog vele levensbeschrijvingen, de ene al fantastischer dan de andere.

Anne werd in Ierland geboren uit de passionele verhouding van een advocaat met zijn meid. Anne trouwde met de armlastige Bonny, die haar meenam naar de kaaïen waar hij hoopte gerekruteerd te worden aan boord van een kaperschip.

Het was evenwel niet de echtgenoot, maar de flamboyante Anne Bonny die aan boord van het schip van de legendarische boekanier (2) Jack Rackham gehesen werd. De kapitein gaf haar een van zijn broeken en Anne Bonny trok met hem het zeegat in, alwaar ze zich over dag als matroos aan dek verdienstelijk maakte en zich 's nachts in het bed van de kapitein van haar beste zijde liet zien.

Het verhaal mag verbazing wekken, maar het gebeurt wel meer dat vrouwen het schip volgen van de kerel waarop ze verliefd zijn. Anne was wat de Britten een 'camp follower' noemen. Als dat soort zich in mannenkleden hijst heeft het alleen maar te maken met een handige vermomming om ongehinderd door maatschappelijke conventies te liefde te kunnen bedrijven.

### Mary Read

Mary was een ander geval, zij was geen 'camp follower', maar een travestiet. Ook zij was de vrucht van een buiten-echtelijke relatie. De echtgenoot was immers al lang op zee toen moeder geboorte gaf aan een meisje; zo lang dat hij het meisje nooit verwekt kon hebben. Het kind werd in het geheim op de wereld gebracht, groeide & bloeide dat het een lust was en werd meteen als jongentje verkleed om de schoonfamilie op het verkeerde been te zetten. Die dacht niet beter dan dat Anne eigenlijk het zoontje was van het koppel; eerstgeboren kind dat (ook al in 't geheim) gestorven was. Het jongetje Anne veroverde meteen de harten van alle familieleden en de moeder kon niet anders dan het spel tot het einde meespelen. Anne werd als een jongen grootgebracht; zij werd een jongen, zij het niet helemaal.

Haar carrière begon de jonge manvrouw in het leger waarmee ze naar Vlaanderen gestuurd werd. Daar werd ze verliefd op een Vlaamse soldaat die al gauw het genoeg mocht smaken de ware aard van zijn kameraad te ontdekken. Tot zijn grote vreugde uiteraard, want het was in die tijd geen gewoonte dat een troepsoldaat over een eigen maîtresse kon beschikken; een voorrecht dat alleen officieren mochten smaken. Uiteindelijk trouwde het koppel en in legermiddens werd dat uiteraard het huwelijk van het jaar.

Na de dood van haar echtgenoot vond travestiet Mary vaart aan boord van een oorlogsschip dat al vlug gekaapt werd door dezelfde Jack Rackman die eerder ook al Anne Bonny aan boord gehesen had.

Deze Mary mag dan wel een hardnekkige travestiet zijn, dat belet haar niet om weer verliefd te worden, en dit keer op een bemanningslid van kapitein Rackham. Als ze verneemt dat haar kaper een duel met een andere piraat moet aangaan, neemt ze zelf het initiatief. Ze gaat recht op d'r mans tegenstander af en doodt die ter plekke. Met andere woorden: Mary is een travestiet zoals er veel te weinig zijn.

### Bonny en Read

De zeeroversactiviteiten van kapitein Jack Rackman worden beëindigd als het kaperschip een zeegevecht verliest. De overwinnaars kijken hun ogen uit op de twee vrouwen die aan het gevecht deelnemen en daarbij tot de tanden gewapend blijken te zijn. Meer zelfs, ze zijn gewelddadiger dan de mannen die zich al lang stilletjes in het ruim verstopt hebben, terwijl de twee vrouwen het gevecht niet schuwen, integendeel. De legende verhaalt dat Mary over dat laffe mannengedrag zo kwaad werd dat ze haar pistool in het ruim leegschoot waarbij enkele mannen gekwetst en zelfs één gedood werden.

Maar goed, de vrouwen werden overmeesterd, gevangen genomen en ter dood veroordeeld, maar omdat ze beiden zwanger bleken te zijn werd de uitspraak omgezet in een gevangenisstraf.

Jack Rackman wordt op 17 november 1720 opgehangen. Anne zit haar straf uit in de gevangenis en nadat ze daaruit vrijgelaten wordt verliezen we haar spoor in de mist van de geschiedenis. Mary sterft in de gevangenis aan de gevolgen van een 'koorts', nog voor haar kind geboren werd.

(1) Vermelden we nog dat velen vermoeden dat het wellicht de zeerover Alexander Selkirk is die model gestaan heeft voor de figuur van Robinson Crusoe.

(2) Boekanier is de benaming van (Franse en Engelse) zeerovers die in de 17de en 18de eeuw de Antillen en de kusten van Zuid-Amerika onveilig maakten.



## Milieuvriendelijk baggeren

In de achterhaven van Zeebrugge, langs het Boudewijnkanaal, wordt 6,7Ha in gebruik genomen om op een milieuvriendelijke manier baggersedimenten te verwerken. Lr. Hugo De Vlieger heeft zich gespecialiseerd in het zoeken naar oplossingen voor het behandelen van de bezinksels die in samenstelling kunnen verschillen naar gelang ze voortkomen uit de zee, stromen, kleine havens, jachthavens en binnenwaters waar de bodem verontreinigd is.

De nieuwe technieken kunnen helpen in een efficiënte schoonmaak van deze baggerbezinksels die vaak te veel water bevatten, zodat ontwatering of stabilisatie nodig zijn voor hergebruik. De bezinksels hebben een hoge droge inhoud nodig, opdat de bergingskosten beperkt kunnen worden of om ze voor hergebruik geschikt te maken. Bezinksels zijn vaak chemisch of met zware metalen vervuild zodat berging onder water niet mag en een behandeling aan de wal moet voorzien worden.

Men kan verscheidene technieken toepassen, ook door het gebruik van nieuwe baggertechnieken. De toestellen zijn ontworpen om de verstoring van het marine milieu tot een minimum te beperken. Voor de behandeling van gebaggerde bezinksels (sedimenten) beheert de DEC groep momenteel 6 centra in België met een gezamenlijke behandelingscapaciteit van 1.100.000m<sup>3</sup> per jaar. (jd)

## Tavernier steunt Stichting Duurzame Visserij

Vlaams landbouw- en visserijminister Jef Tavernier heeft een voorstel op de regeringstafel gelegd waarin hij vraagt dat Vlaanderen het project om een *Innovatiecentrum Duurzame en Ecologische Visserij* op te richten, steunt. Tavernier wil een daarmee meer duurzame en milieuvriendelijke visserijtechnieken in de Belgische zeevisserij introduceren. Het centrum zal o.a. een inventaris maken van milieuvriendelijke vismethodes die wereldwijd worden gebruikt en kijken of ze ook in België

bruikbaar zijn. Het project loopt voor 2,5 jaar en wordt uitgevoerd door het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek.

## Zeeuws Maritiem Muzeum genomineerd voor prijs

In 2004 zal voor het eerst de "Bouwfonds Award" worden uitgereikt, een stimulans om monumenten een functionale bestemming te bezorgen. Er waren 96 projecten ingediend en daarvan zijn er 8 geselecteerd. Muzeeum is er een van.

Het Muzeum is gevestigd in vijf panden uit de 16e, 18e en 21e eeuw. Ze zijn door een moderne architectuur met elkaar verbonden, met als hart het gerestaureerde "Lampsinshuis" uit 1641.

Het Muzeum vertelt verhalen over Zeeland, de Zeeuwen en de zee. Men maakt kennis met een grote maritieme geschiedenis, scheepsbouw, beloodsen van schepen, visserij, beroemde admirals zoals De Ruyter, de ontdekkingsreizen, het redden van drenkelingen en over de oorlogsvoeringen.

Op 13 maart is er een einde gekomen aan het opruimen van wrakken in de Westerschelde. Daarbij werden ruim 50 scheepswrakken en andere obstakels uit de vaartgeul verwijderd. Het Muzeum heeft er op ingespeeld en een "Muzeum & Wrakkenroute" ontwikkeld die de bezoekers informatie bezorgd over de voorwerpen die bij het opruimen werden bovengedaald.

Kinderen krijgen in het muzeum een uitgebreide keuze om kennis te verwerven via informatieve spelletjes, speurtochten, multimediale schermen en computerspelletjes. Zij krijgen antwoorden op alle vragen of hoe een vakantie-dag aangenaam wordt en kennis bijbrengt.

Het Zeeuws Maritiem muzeum, Nieuwendijk 11, 4381 Vlissingen, of tel:0118/41.24.98 of info@muzeum.nl of www.muzeum.nl heeft een informatiefolder met vermelding van alle activiteiten in en rond het muzeum.(jd)

## Week van de zee

De titel van deze bijdrage mag veranderd worden, immers door het succes van de formule is deze week uitgegroeid tot een maand en kan men van 23 april tot 31 mei gebruik maken van heel veel activiteiten. Natuurverenigingen, Horizon Educatief vzw, lokale organisaties, de kustgemeenten, ANIMAL afdeling natuur, Westtoer, de Gezinsbond en de provincie West-Vlaanderen hebben opnieuw, het succes indachtig het initiatief genomen om het enorme belang van de zee, het strand en de duinen in de kijker te plaatsen. De maand van de Zee is dus een grote bewustmakingscampagne voor natuur en milieu aan de kust. Wie tijdens deze periode aan de kust vertoeft, kan kiezen uit een gevarieerd programma, waarin iedereen wat zal vinden in het aanbod dat hem wat kan bijbrengen. Het kan zowel het gezin, een groep als de solo-bezoeker een ontdekking bezorgen. Hoogtepunt moet 8 mei worden, want dan is het laagste tij, met een schat aan verrassingen te ontdekken aan het strand, zoals zeeanemonen langs de golfbrekers. Je kunt deelnemen aan de wandelingen; er is een zandsculpturen wedstrijd, men kan luisteren naar zeeverhalen, veldlabo's gebruiken, kruien op garnalen, reservaten bezoeken, de zee en strand schilderen enz...

Wie er wil bijzijn kan contact opnemen met de toerismediënsten in elke kustgemeente, Brugge, Diksmuide, alsook op de Provinciedienst Natuur- en Milieu-Educatie, Koning Leopold III-laan 41, 8200 Sint-Andries. Tel: 050/40.32.81 of wim.mestdagh@west-vlaanderen.be.

De brochure "Week van de zee" kan opgevraagd worden bij het Provinciaal Informatiecentrum Tolhuis, Jan van Eyckplein 2, B-8000 Brugge, Tel: 050/40.74.74 of I-mail: provincie@west-vlaanderen.be. (jd)

# N.V. HOSTYN

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Costende - Bruggelaan 12, Bredene*

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

Weduwe Germain Ackx:

## 'Trosprogramma "Vermist" blijft mij en mijn familie kwetsen.'

ALS WEDUWE VAN wijlen de heer Germain Ackx wens ik de volgende opmerkingen te laten publiceren als recht van antwoord op het artikel verschenen in het HVB "Het Visserijblad", nummer 3, van 5 maart 2004, onder de titel "waar is de Z.592 Hosanna gebleven".

*HET ARTIKEL ALS MEDE het Trosprogramma "vermist" blijven mij en mijn familie kwetsen. De roddels en verdachtmakingen die er in vermeld worden, zonder degelijk onderzoek en zonder uitgebreide berichtgeving, zijn nergens op gesteund.*

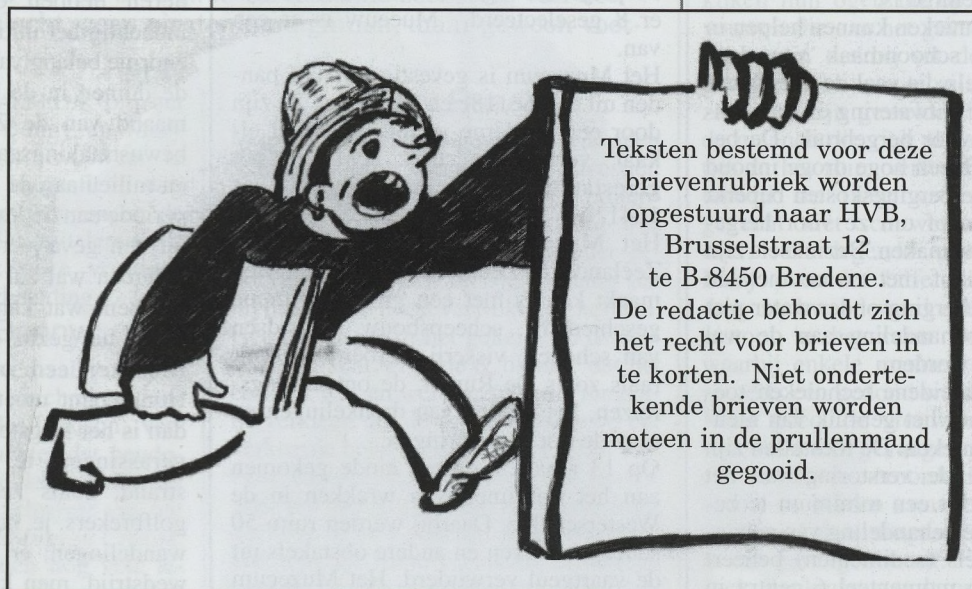
*Het kritiekloos overnemen van deze verdachtmakingen en roddels die mij en mijn familie kwetsen kan ook niet aanvaard worden en brengen schade toe.*

DIRECT NA HET ONGEVAL in de nacht van de 15de februari 1980 werd ik de volgende middag rond ongeveer 11.30 u gewaarschuwd door de Waterschout van Zeebrugge dat er iets gebeurd was met de Z.592 en dat het pneumatische

vlot gevonden werd in een plas olie. Een tanker heeft het vlot gevonden en losgemaakt en binnen gebracht in een Britse haven. Er werd op 15 september 1981 door de rechtbank uitspraak ge-

en verdriet te berokkenen. Na de rouwdienst voor de overledenen heb ik nooit iets vernomen of ben ik eveneens in contact geweest met die mensen en daarbij wie als ouder zou zijn 14 jarig

kind meegeven met iemand die je niet kent of niet vertrouwt? De Z.592 werd gedeeltelijk verkocht aan een Engelse firma waarvan de rederij Pax hoofd aandeelhouder werd,



daan dat Ackx Germain en Piet alsook de bemanning overleden zijn in volle zee in de nacht van 15 op 16 februari 1980, wat toch blijkt dat ze wel degelijk overleden zijn. Volgens de uitzendingen op de Nederlandse T.V. programma "Vermist" is Charissa het nichtje van de Nederlandse familie, dat maar 18 jaar is, niets weet (enkel uit de dagbladen) van het ongeval en de feiten van 24 jaar geleden. Ze wilde eens op TV komen om heel veel leugens uit te kramen

met als doel in de Engelse wateren te mogen vissen, zoals er nu zoveel vlaggenschepen zijn van Nederlandse rederijen die onder Belgische vlag varen. "De Hosanna" werd nooit gezien, of is nooit in Corsica, Panama of Zuid-Afrika geweest, in tegenstelling tot wat de roddels beweren, want ik was altijd en overal in contact met mijn man zaliger. Germain Ackx heeft de Mi Amigo bevoorraad wat bekend was, maar hij was niet bekend bij het gerecht of politie in verband met

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

drugs, wapensmokkel, heling enz... Bovendien: de diefstallen op de Mi Amigo werden gepleegd door een Zeebruggenaar die ook betrokken was met de bevoorrading en er regelmatig naar toe voer.

Tenslotte moet ik nog meedelen dat de Z.126 niet gekocht werd door Piet Ackx (al 24 jaar overleden) maar wel door zijn broer Karel Ackx die het schip liet varen onder de naam Z.126 "Sophie". Hopend dat de zaak nu voor altijd gesloten blijft die mij en de kinderen veel verdriet en gekwetst hebben.

Depaep Madeleine

**NVDR: De redactie heeft zich al telefonisch verontschuldigd bij mevrouw Depaep. Met de bijdrage wilde HVB allerminst mensen kwetsen, maar melden dat de gebeurtenis in het Nederlandse tv-programma werd opgevoerd. HVB kan niet in verband gebracht worden met uitspraken in het programma. We hebben trouwens duidelijk aangehaald dat het nichtje dat aan de basis lag en aan het woord kwam in de uitzending sprak op basis van krantenartikelen. HVB heeft zich gebaseerd op een persbericht van de Tros-tv (op internet), een boek (met bronvermelding) dat het resultaat is van meer dan 20 jaar onderzoek (de uitgever), een artikel van een Oostends weekblad uit 1980 (afgedrukt in het boek) over de gebeurtenis en heeft ook de commentaar op het programma van Jan Ackx opgenomen in de tekst ("Volgens mij bevatte de uitzending veel sensatie, roddels en verdachtmakingen"). HVB betreurt ook de spijtige naamverwisseling van Piet met Karel.**



## Draulans en z'n visserijreportage

Geachte heer Draulans, als zeevisser heb ook ik uw reportage ('Visser een beroep zonder toekomst') in Knack gelezen. Op een aantal punten kan ik uw stelling daarin niet volgen.

U spreekt over 700 Vlaamse vissers. Daarbij vraag ik me af waar u dat getal haalt. Hebt u er rekening mee gehouden dat een vijftientig Belgische vissersvaartuigen met een compleet Nederlandse bemanning varen?

Toch kampen de resterende schepen met een bemanningstekort. Hoe komt dat?

Het antwoord is vrij eenvoudig. Het vissersberoep kan niemand uitoefenen tot aan de pensioengerechtigde leeftijd, daardoor is het te hard, te zwaar. Vroeger, toen de visserij nog een hechte gemeenschap vormde, konden oudere vissers gemakkelijk terecht in de zgn. nevensectoren. Zij konden aan de slag in de vismijnen, aan de sluizen, in de scheepsbouw of in de nettenmagazijnen. Door de kaalslag die er in de Vlaamse visserij plaatsgegrepen heeft, is deze uitweg voor de vissers praktisch weggevallen.

Tegelijk heeft de Europese Unie (EU) ervoor gezorgd dat er fondsen vrijkomen om de vissers nieuwe uitwegen te bieden. Tal van bedrijven in en rond de visserij hebben van de mogelijkheid trouwens gebruik gemaakt om deze subsidies binnen te rijven. Alleen... werden daarmee nauwelijks oudere vissers tewerkgesteld. Ondanks de grote geldstromen die naar de bedrijven afgeleid werden, bleven de vissers zelf in de kou staan.

Deze houding is voorwaar geen stimulans om jonge krachten naar de sector te trekken.

Nochtans zijn er ook nu nog mogelijkheden om daar een mouw aan te passen. Er bestaat namelijk een, door de EU gecreëerd, initiatief om vissers deeltijds tewerk te stellen. Mocht de wil in de sector aanwezig zijn om het personeelstekort op een deftige manier weg te werken dan zouden er vanuit de sector zelf initia-

tieven moeten genomen worden om oudere vissers van deze regeling te laten genieten. De resterende arbeidstijd zouden zij dan kunnen gebruiken om in het kader van diverse projecten, bedrijven en initiatieven hun ervaringen, hun kennis en hun liefde voor de visserij over te dragen op jongeren; een initiatief dat wel door een kleine organisatie (vzw Horizon) naast de eigenlijke sector genomen werd. De sectortop zou zich kunnen spiegelen aan dit voorbeeld en een poging ondernemen om meer vissers bij dergelijke initiatieven te betrekken. Het geld is aanwezig in de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling. Nu maar hopen dat het gebruikt wordt voor wat het dient: om een toekomst te bieden aan de varende vissers.

Matroos Franky De Vriendt

**Nv.d.R.: De Knackreportage van journalist Draulans heeft in de vissersgemeenschap het nodige stof doen opwaaien. In HVB werd het vuur geopend door Robert Coelus en Roger Janssoone die van mening zijn dat de journalist in kwestie zijn morele verantwoordelijkheid ontloopt door de sector in een negatief daglicht te plaatsen. (HVB II / 2004). In het daaropvolgende nummer formuleerde Flor Vandekerckhove een kritiek op deze stelling van de twee protagonisten van de maritieme cultuur.**

**Schipper Philippe Godfroid deed er nog een schep bovenop door Draulans uit te dagen een reis aan boord van een vissersvaartuig mee te maken (HVB III/2004), een uitdaging waarop journalist Draulans gretig inging.**

**Misschien leest de journalist deze brief van matroos De Vriendt wel op zee, terwijl hij proeft van het echte vissersleven. In elk geval ziet het er naar uit dat we meer van de man vernemen. Zal hij zijn standpunten inmiddels genuanceerd hebben? U leest er binnenkort alles over in HVB.**

# HAVENFEESTEN



## Maar wie is Gusten Kwik

Op de foto herkennen we een waar monument uit het maritieme Blankenberge: Sterken Dries. Daarover hebben we vroeger in HVB al uitgebreid geschreven. Maar wie is de nieuwe folkloristische reus Gusten Kwik? Naar welke visser werd hij gemodelleerd?

De visser-volksfiguur August Van Heetvelde werd geboren te Blankenberge op 27 oktober 1894. Hij was de zoon van Jozef Van Heetvelde, Blankenbergers visser Sevens Juppeird, en Justine Lambrecht. Hij was gehuwd met Florida Boute. Als negenjarige ging Gusten Kwik een eerste maal met zijn vader mee in zee. Een eerste reis, twee dagen lang, en dit met de platte schuit en de vierkante zeilen. Nadien volgden verschillende reizen met de schuute maar eens de plechtige communie gedaan bleef men thuis van school en moest men als laver of jongen, aan boord. Dit was in 1906 het geval voor August. Toen hij zestien was, mocht hij mee als volle man op de B37, een Donkey.

Het was in 1913 dat hij zee koos met de B69 tot aan het uitbreken van de oorlog. Hij gaf zich op als oorlogsvrijwilliger en was bijgevolg tijdens WO I actief achter de IJzer. Hij bleef tot in 1919 bij het Belgisch leger maar toen lonkte het zeegat terug. Hij voer na de oorlog op de B21 en vanaf 1922 was hij stuurman op de B31. Tot 1924 werd er uitsluitend met zeilboten gevaren en gevestigd. Nadien kwamen de motorsloepen en meer veiligheid aan boord. Alhoewel, nog maar net op zee met een motorsloep of het noodlot en een hevige storm sloegen toe. In Oostende waren 13 vaartuigen verloren doch Gusten loodste zijn sloep met zeemanschap en veel geluk terug Blankenberge binnen.

Op 22 April 1929 werd Gusten Kwik eigenaar van zijn eigen vaartuig. De B46 en later de Z415 voer hij tot aan zijn 65 jaar.

Gusten Kwik was een graag gezien figuur in het havenkwartier. Met zijn pijp vol tabak kon hij vertellen als geen ander. Als we spreken van een volksfiguur dan moeten we uiteraard zijn engagement aanhalen tegenover de vissersgemeenschap. In 1933 werd hij lid van de Handelskamer, Hij was mede-stichter van "Hulp in Nood" de grootste onderling verzekeringsmaatschappij van de Kust, Hij was beheerder van de gemeenschappelijke kas voor Zeevisserij en hij was beheerder van "Hand in Hand".

Gusten Kwik was ook getuige van de enorme ontwikkeling in de visserij. Als laver vaarde hij immers mee op de eeuwenoude Blankenbergse schuute, nadien op de zeilsloepen en later op de motorvissersvaartuigen. Een evolutie waarvoor hij vandaag symbool staat. Samen met zijn broers, Jef Kwik en Evarist hielden zij tevens de vissersfolklore staande. Op alle Havenfeesten tot in de jaren tachtig waren zij van de partij.

# BLANKENBERGE

## Het programma

**15 mei tot en met 23 mei:** Havenfoor

**Dinsdag 18 mei:** Voordracht Heemkundige kring Dr. Van Damme: "De raid op Zeebrugge op Saint George's Day"

(Prefab Franchommelaan 20 uur)

**Donderdag 20 mei:** Antiek en Brocantemarkt in de Havenbuurt; Opendeur bij de zeereddingsdienst "VBZR"; Visbakdemonstratie en degustatie door "VONA"; Rondvaart Blankenbergse schuit  
Demonstratie vissersambachten "Ebbe en Vloed"; Opendeur Zeegenootschap-Vuurtoren; \* 11.00uur Optreden Accordeon Ensemble; \* 13.30uur Officiële opening havenfeesten; Havenwandeling met bloemenhulde aan het monument van de overleden vissers.; \* 14.00uur Pontonfeest Inhuldiging van de nieuwe pontons VVV.; \* 14.30uur Opening : - Havenfoor; Rondvaarten Straffe Hendrik en Sterken Dries; \* 15.00uur Piratenspel "Sea scouts Blankenberge"; (kinderanimatie met bezoek Neptunus).

\* 16.00uur: Scutewerf : Plaatsing van de Meiboom op de Loodskotter; \* 20.00 uur Podium Leopoldstraat optredens.

**Vrijdag 21 mei** Antiek en Brocantemarkt in de Havenbuurt; Reddingsdemonstraties en opendeur door de reddingsdienst "VBZR" - Rondvaarten Reddingsdienst; Visbakdemonstratie en degustatie door "VONA"; Rondvaart Blankenbergse schuit; Opendeur Zeegenootschap-Vuurtoren; Demonstratie vissersambachten "Ebbe en Vloed"; \* 14.00 uur Etalagewedstrijd; Rondgang met jury "Haven en Gebuurte". \* **15.00 uur REUS "GUSTEN KWIK" Doopplechtigheid in aanwezigheid van de Blankenbergse reuzen Korno, Colette en Seven** \* 16.00 uur Muzikale rondgang met Brassband; \* 19.00 uur NEPTUNUSRONDGANG Met de folkloregroepen; Optreden van het Shantykoor Blankenberge; \* 20.00 uur Podium Leopoldstraat optredens.

**Zaterdag 22 mei:** Antiek en Brocantemarkt in de Havenbuurt; Reddingsdemonstraties en opendeur door de reddingsdienst "VBZR" - Rondvaarten Reddingsdienst Visbakdemonstratie en degustatie door "VONA"; Rondvaart Blankenbergse schuit; Opendeur Zeegenootschap-Vuurtoren; Demonstratie vissersambachten "Ebbe en Vloed"; \* 11.00 uur Rondgang van de DRAGONS; Aankondiging van de slag om Blankenberge; \* 14.00 uur Volksdansen (aan de Feesttent Barcadère) met De Noordzeedansers Blankenberge en De Zeepaardjes Bredene; \* 14.30 uur: Sea Scouts. Roeien in de oude haven; \* 15.00 uur DE SLAG OM BLANKENBERGE (Zeeslag); \* 16.00 uur Muzikale rondgang met Brassband; \* 20.00 uur Podium Leopoldstraat optredens; \* 22.30 uur LICHT SHOW in de oude havenkom.

**Zondag 23 mei:** Antiek en Brocantemarkt in de Havenbuurt; Reddingsdemonstraties en opendeur door de reddingsdienst "VBZR" -; Rondvaarten Reddingsdienst; Visbakdemonstratie en degustatie door "VONA"; Rondvaart Blankenbergse schuit; Opendeur Zeegenootschap-Vuurtoren; Demonstratie vissersambachten "Ebbe en Vloed"; \* 06.15 uur Vissersbedevaart naar Meetkerke (vertrek St. Antoniuskerk); \* 11.00 uur Reuzenrondgang (paravang); \* 11.30 uur Pijprokerswedstrijd aan boord van de Blankenbergse Scute; \* 13.30uur Wandelconcert muziekcorps "Willen is Kunnen"; \* 14.00 uur Volksdansen aan de Feesttent Barcadère met de Noordzeedansers Blankenberge; \* **15.00 uur GROTE VISSERSSTOET**; \* 16.00 uur Muzikale rondgang met Brassband; \* 20.00 uur Podium Leopoldstraat optredens.

Organisatie Handelaarsverbond van Haven en Gebuurte, Stadsbestuur Blankenberge en VVV Blankenberge

## Blankenberge heeft nieuwe reus

Blankenberge mag zich verheugen op de komst van een nieuwe reus, een nieuw symbool voor de plaatselijke folklore.

Deze nieuwe reus, uiteraard een vissersfiguur, is genoemd naar schipper-reder August Van Heetvelde. In de Blankenbergse visserij is het evenwel zo dat iedereen omgedoopt werd met een bijnaam of lapnaam. De reus zal dan ook gedoopt worden als "GUSTEN KWIK"

Gezien onze Gusten Kwik nog als laver meevoer op de Blankenbergse *schuiten* en later op de *sloepen* werd hij aangekleed in de typische kledij van begin 1900. De vissers droegen toen een soort vissersjas, boezeroen of jumper, gemaakt van zeildoek. Daaronder een rode broek die beschermd tegen het vuil aan boord. Op het hoofd een Zuidwester, de typische muts bestand tegen de regen met bescherming in de nek.

Toen de havenfeesten begin de jaren vijftig voor het eerst werden georganiseerd, werd een eerste reus ontworpen. Deze kreeg de naam "Korno" naar de visservolksfiguur Cornelius Huys. In 1974 volgde een tweede reuzin "Colette". Tijdens de Havenfeesten van dat jaar werd een reuzenhuwelijk georganiseerd en dat werd toen uiteraard uitbundig gevierd.

Later volgde nog een reuzenkind "Seven".

Dit jaar zullen dus vier reuzen de Havenfeesten opluisteren.

Zij houden een oogje in het zeil van op de Paravang.

Uit "Het Visserijblad" van vrijdag 7 mei 1954

## Zit er toekomst in de Visserij?

Dat is niet alleen de vraag die de reders zich stellen, maar ook de vraag die de jeugd zich stelt en die hierdoor bewijst dat dit vraagstuk niet alleen een economisch aspect heeft, maar evenzeer van sociaal belang is.

En dat de vissers zich ook deze vraag stellen bewijst de huidige toestand. In de kustvisserij zijn weinig of geen bemanningsleden nog te krijgen: de toestand is te onzeker, de verdiensten te gering en te onregelmatig. Sommige reders, die reeds een zekere ouderdom bereikt hebben, zijn zelfs verplicht opnieuw aan te monsteren om hun schip in de vaart te houden. In de middenslagvisserij klaagt men over het gebrek aan ervaren motoristen en zelfs voor opleiding van scheepsjongens bestaat weinig interesse. Nochtans zijn de visserijsscholen zeer bevolkt en worden jaarlijks nieuwe diploma's uitgereikt.

De grote visserij oefent een ontegensprekelijke aantrekkingskracht uit op de bemanningen. Men verkiest de grote vaartuigen omdat de verdiensten daar beter zijn. Maar de ware leerschool van de visser: de kust- en middenslagvisserij kent gebrek aan volk en aan flinke krachten.

De koopvaardij recruteert bij voorkeur mensen die uit de visserij komen. Hebben die niet de beste zeebenen en zijn het niet de stoutste en beste zeevaarders?

Maar de grootste concurrentie komt heel zeker van de Staats- en officiële diensten. Met tientallen worden de personeelsleden voor de Staatsvloot jaarlijks aangeworven. Het aanlokmiddel is zeker de vaste betrekking, de flinke wedde, het

Staatspensioen en het gemakkelijke werk. Ook de Zeemacht recruteert zeelieden, vooral onder de visserij, voor het bemannen van de talrijke nieuwe eenheden die in de vaart komen of in de haven liggen. Hier zijn de voorwaarden even benijdenswaardig als in Staatsdienst.

Wat heeft de visserij als aanlokmiddel? Een onzekere toekomst, hard werk, klein pensioen in de oude dag als men tenminste geen nevenverdiensde heeft. Is het dan te verwonderen dat de leerlingen van onze visserijsscholen liefst de weg inslaan naar de Staatsdienst? De enige voorname reden die de jonge vissers nog aantrekt naar zee is het schip dat eigendom is van de familie of het ongeluk niet geslaagd te zijn in een Staatsexamen.

Ons land heeft wel een zeevaartpolitiek: koopvaardij en Staatsdienst. Maar de aanmoedigingspolitiek voor het aanmonsteren op vissersvaartuigen is onvoldoende. Zal onze visserij binnen enkele jaren, tengevolge van die concurrentie en tengevolge van de minder gunstige toestand, verschillende schepen moeten opleggen bij gebrek aan bemanningen? Dit is de vraag die verschillende reders zich stellen.

Nochtans mag dit bedrijf niet verwaarloosd worden. Varen is en blijft noodzakelijk om een aanzienlijk deel van de West-Vlaamse bevolking aan het werk te houden: onze visserij moet in leven blijven. Wanneer de Staat en de zeemacht een zo talrijk personeel nodig hebben, is het hun eerste plicht te zorgen voor de opleiding van haar zeelieden en niet te recrutereren in de bevolking van visserijsscholen en bij de vissersbevolking.

Er wordt, overal het land door, een reuzenreclame gemaakt voor opleiding in het vliegwezen. Kan de regering niet een

## HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

## JAAR GELEDEN

*Deze maandelijke rubriek is gebaseerd op HVB van 1954.*

gelijkaardige actie voeren om haar schepen te bemannen en een speciale school voorzien?

Als onderdeel van het programma tot behoud van het volk op onze vissersvaartuigen zou de regering een inspanning moeten doen om de toestand van de visserij te verbeteren. De bemanning leeft van een percent op de opbrengst: als de totale opbrengst verbetert en de zeevisserij een zekere toekomst heeft, zal ook de aantrekkingskracht voor de visserij groter worden. Maar de regeringspolitiek die in het verleden gevolgd werd was niet van die aard om de visserij te begunstigen. En dit is nochtans van even groot sociaal belang! Of was het de bedoeling meer volk, meer flinke krachten te kunnen winnen voor de Staatsvloot en de zeemacht? We kunnen dit moeilijk aannemen, maar één ding staat vast, zolang alle verdiensten die betrekking hebben op de zeevisserij niet gecoördineert worden, zal het er niet op verbeteren. We hangen van te veel verschillende Ministeries en diensten af om een klare kijk te hebben op een programma dat de toekomst moet verzekeren. Zonder dan nog te spreken

van een saneringsplan dat zo noodzakelijk als dringend is. Vergeten we niet dat ook de reder een rol te vervullen heeft bij de opleiding van zijn volk. Het is logisch dat de reder schrik heeft personeel aan te werven en op te leiden om dit later te zien vertrekken naar andere diensten. Er bestaat een mogelijkheid om volk aan te lokken en op te leiden: het aanwerven van scheepsjongens. Er is gebrek aan scheepsjongens, weinigen voelen nog iets om aan te monsteren en zelf hun leergeld te betalen, want het uitbetaalde loon is te gering in vele gevallen om hun uitrusting te betalen.

Grote rederijen hebben het voorbeeld gegeven: het klein percent wordt lichtjes verhoogd zodat de scheepsjongen in staat is zijn leertijd door te maken zonder dat het hem geld kost.

De betreurde H. Baels, toen hij Minister en Volksvertegenwoordiger was, heeft in deze kwestie een wijze maatregel genomen om er voor te zorgen dat de visserij steeds beroep kon doen op de krachten die ze nodig had. De Belgische wetgeving op het "leercontract" was toen zeer verouderd. Er bestond een wet van 12 April 1803 - uit de tijd der Franse overheersing - omtrent het leercontract. Deze wet behelsde enkele zeer algemene maatregelen. Naderhand werd een zekere basis gelegd voor

de beroepsopleiding van jonge krachten (Koninklijk besluit van 25 Maart 1908). Doch het was pas door de wet van 23 September 1931 dat de eerste

practische toepassing kwam: deze van de leerjongens in de zeevisserij. Nadien volgden wetteksten en besluiten voor de andere beroepen; de H. Baels was vooruitziende geweest en vooruitlopend.

De wet op de aanmonstering van leerjongens in de zeevisserij voorziet dat op elk vaartuig dat de zeevisserij uitoefent en waarop minstens drie volwassenen aangemonsterd zijn, één scheepsjongen moet meevaren. Zijn er minstens negen volwassenen aangemonsterd, dan moeten er twee scheepsjongens meevaren. Deze jongens moeten de vissersschool gevolgd hebben, minstens 14 en ten hoogste 18 jaar oud zijn. De wet voorziet eveneens voordelen: een premie voor de schipper terwijl de leerjongen recht heeft op een gedeelte van de premie, recht op een loon en recht op een deel van de opbrengst der vangst.

Het Koninklijk besluit van 17 Oktober 1952 voorziet bovendien een gewone en een aanmoedigingspremie voor de leerlingen van de visserijscholen die het examen van scheepsjongen met goed gevolg hebben afgelegd. De GEWONE PREMIE: een bon van 500 fr. voor de aankoop van zeegoed en een aanmoedigingspremie van 125 fr. bestaande uit leerboeken en leergerief. Deze laatste voor de leerlingen die 80 % der punten bij het examen hebben gehaald.

Zou het niet nodig zijn deze

wetgeving, in het licht der huidige toestanden te herzien? Er wordt iets gegeven, maar veel is het niet. Wel is men verplicht scheepsjongens aan te monsteren, maar er moet belangstelling bestaan bij de scheepsjongens om zich aan te monsteren. Zou het niet wenselijk zijn de premie aan de jongen te geven in plaats van de schipper. Is het niet nodig de toestand inzake maatschappelijke zekerheid te herzien voor de scheepsjongens, zodat de last van de reder, die een inspanning doet om een verhoogd loon uit te betalen, verminderd wordt? Elke reder die begaan is met de toekomst van zijn bedrijf, die nog enkele jaren van de opbrengst van zijn vaartuig moet leven, die kinderen heeft die het beroep van hun vader zullen overnemen, zal het er me eens zijn dat iets moet gedaan worden en dat er niet mag gewacht worden vooraleer het te laat is. Reeds nu ondervindt men de nood aan belangstelling voor de visserij, ook vanwege ons vissersvolk zelf.

J.H.K.

NVDR: In 1954 waren er 106 scheepsjongens aangemonsterd en 49 scheepsjongens voeren in een andere functie. Het wettelijk vereiste aantal scheepsjongens op basis van het aantal vaartuigen (421) bedroeg 363 of een tekort van 208. (gw)

## K O N G O

Dringend gevraagd door

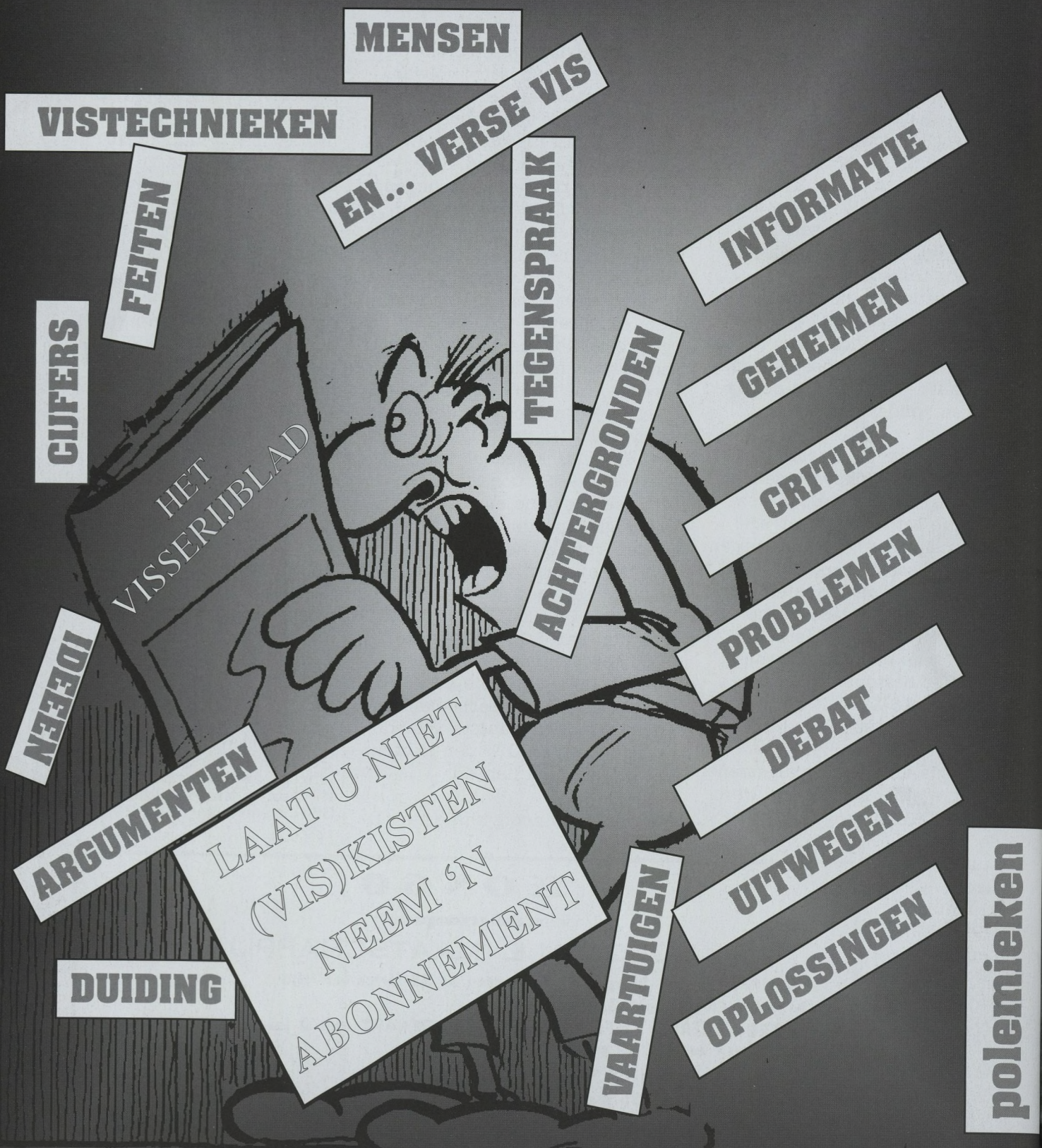
### KOLONIALE MAATSCHAPPIJ

1. **SCHIPPERS** met Rijnpatent verworven na 23-jarige leerftijd
2. **MEKANIEKERS** voor Zeedieselmotoren
3. **GEBREVETEERDE OFFICIEREN TER KUSTVAART** met 2 jaar vaartijd minimum in het vak en 25 jaar oud
4. **KETELMAKERS** bij voorkeur in scheepsrompen

Belg. Leeftijdsgrens : 35 jaar.

Voledige levensloop onder letters D.E. aan Office Publicité, 36, Nieuwstraat, Brussel, zenden.

# Laat u verleiden door de tegencultuur van HVB



Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. Danke postman / -vrouw