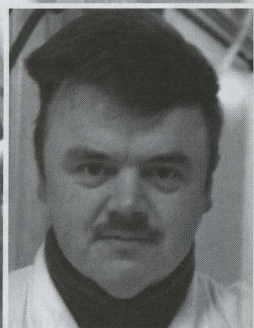
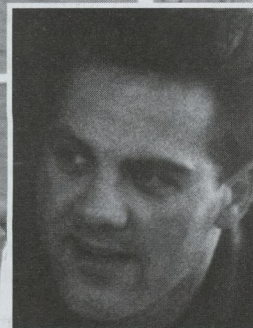
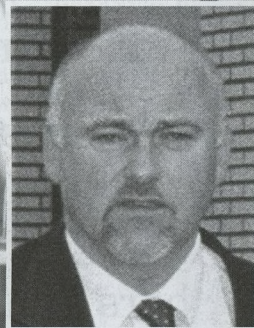


BIODIESEL TE DUUR VOOR VISSERIJ
IS DE SECTOR DUURZAAM... CONSERVATIEF?
HVB GING ALVAST DURE OESTERS PROEVEN
DUURZAME VISSERIJ & DE SOCIALE KWESTIE
SCHIPPER ZOEKT VAART! HOE LANG MAG DIT DUREN?
DUREN IS 'N MOOIE STAD, MAAR WIJ BEZOCHTEN GENUA





Strandvissers aan het werk (jaartal onbekend).

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 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 Klausing (†), 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:
het.visserijblad@telenet.be

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

Duurzaam conservatief?



Het weldenkende deel van de ondernemingswereld is het er nu wel over eens: we moeten naar een duurzame economie. Daar beseft men dat de manier van produceren 'duurzaam' moet worden, wil zij niet terechtkomen in een scenario waarbij het bedrijfsleven zonder (betaalbare) diesel komt te zitten.

Het is een kwestie die de visserij nauw aanbelangt. Vandaar dat veel lezers zich afvragen hoe de ondernemers ter zeevisserij het begrip 'duurzaamheid' in de

sector denken toe te passen.

Op het eerste gezicht lijkt die sector (voor één keer) mee vooraan in het ondernemerspeloton te koersen. De Stichting Duurzame Visserijontwikkeling is immers al vele maanden geleden van start gegaan. De vakbondssecretarissen hebben er het terrein bezet. Als ze daar geen voorzitter geworden zijn, dan is het directeur. Het kader werd dus ingevuld, de lonen en vergoedingen werden vastgelegd en sindsdien probeert de Stichting in nauwe samenhang met de Rederscentrale (RC) een strategie uit te stippelen.

Hoe die strategie eruit ziet is ons niet helemaal duidelijk, want de visserijelite nodigt bij voorkeur HVB *niet* uit op haar publieke activiteiten. We moeten bijgevolg gissen. Welk heil mogen we van de Stichting verwachten?

Wie de samenwerking van de RC en de vakbondssecretarissen de jongste jaren gevolgd heeft, vermoedt alvast dat de Stichting geen spectaculaire vernieuwing zal nastreven. Het samenwerkende tweespan heeft er in het verleden namelijk alles aan gedaan opdat de zaken zouden blijven wat ze zijn. Het belastinggeld dat destijds door de vissers aan de staat afgestaan werd en dat nu naar de Stichting vloeit zal daar niets aan veranderen. Conservatieven worden nu eenmaal niet progressief omdat ze opeens over geld beschikken. (Het omgekeerde komt helaas wel al te vaak voor.)

Maar goed, de Stichting bestaat inmiddels goed en wel. Uiteraard werden daarover meteen verklaringen afgelegd en ongetwijfeld zullen er nog veel volgen. Uiteraard werd er meteen een studie uitgevoerd en ongetwijfeld zullen er nog vele volgen. Maar inmiddels hebben wij geleerd die studies te nemen voor wat ze zijn: woorden, letters. Inmiddels hebben wij geleerd te kijken naar wat er echt gebeurt op het terrein.

De eerste concrete daden van de Stichting wijzen alvast niet in de richting van spitse creativiteit en grote originaliteit. Zo onderzoekt de staf of er door de visserij premiekortingen bedongen kunnen worden bij verzekeringsmaatschappijen. Een andere taak die menig reder graag door de Stichting onderzocht wil zien, zo leert ons een kleine rondvraag, is of de diesel door een gezamenlijke vraag vanuit de sector goedkoper verworven kan worden.

Sommige lezers zullen hierbij de wenkbrauwen fronsen en opmerken dat er al een rederscoöperatieve (VVC) bestaat die voor wat de dieselkwestie betreft de reders meteen uitsluitel kan geven. Ook zullen die lezers opmerken dat er destijds ook een andere rederscoöperatieve (SCAP) bestaan heeft die zich zelfs gespecialiseerd had in het bundelen van dieselaankopen. Ze zullen zich ook herinneren dat die coöperatieve destijds, door de georganiseerde ineenstorting van de vloot, overkop gegaan is.

Bijzonder pijnlijk is de zoektocht die de Stichting zegt te ondernemen naar goedkopere verzekeringspremies. Nog maar enkele maanden geleden immers liet de sector de laatste bediende van de coöperatieve verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood vertrekken. Die coöperatie had zich sinds jaar en dag beziggehouden met... het zoeken naar goedkopere premies. Ook Hulp in Nood moest er, door het ineenstorten van de vloot, het bijtje bij neerleggen.

Deze voorbeelden leren ons wat de meerderheid van het patronaat ter zeevisserij met het begrip 'duurzame economie' denkt aan te vatten. Het lijkt ons een problematische zaak te worden. Zou het kunnen zijn dat het begrip 'duurzame visserij' in die hoofden niets anders is dan een valse neus? Zou het kunnen zijn dat het gewoon een nieuwe vlag is die de oude lading af moet dekken?

Dat althans is de vrees van...

de man op de kaai

UW MENING

VUILE WAS

polemieken

NEEEN

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

GEHEIMEN

VERHALEN

MENSEN

analyse

GEHEIMEN

VISTECHNIEKEN

VAARTUIGEN

interviews

FEITEN

ACHTERGRONDEN

TEGENSPRAAK

perspectieven

CIJFERS



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

ARGUMENTEN

DUIDING

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

(Voor Nederland zie tarieven
onder colofon op pagina 3)

Biodiesel te duur voor de visserij

EEN WERKGROEP IS aan de hand van een aantal berekeningen tot de voorlopige conclusie gekomen dat biodiesel geen alternatief biedt voor de dure brandstof in de visserij. De kosten voor de installatie, het productieproces en de grondstoffen laten niet toe om een brandstof te produceren die beneden de gasolieprijs voor vissersvaartuigen ligt. Er is echter nog een mogelijkheid om de prijs te drukken indien de grondstof quasi gratis kan bekomen worden. Daarom wordt onderzocht of er in de containerparken of via andere kanalen voldoende voedingsoliën en -vetten te vinden zijn.

VOLGENS SPECIALISTEN ZOU het veel efficiënter zijn om de aanmaak van biodiesel over te slaan en over te gaan op de rechtstreekse verbranding van oliën. Nu is dat precies wat Electrawinds op

Plassendale gaat doen met de biomassa-centrale waarvan de werken zopas gestart zijn.

Subsidiëring

Het was de NV Plassendale die het initiatief nam voor overleg over de haalbaarheid van de productie van biodiesel op het Oostendse industriepark. In aanwezigheid van ondermeer Plassendale-voorzitter Johan Vande Lanotte, Yves Miroir en vertegenwoordigers van Electrawinds, Biofuel en chemisch bedrijf Proviron werd het voorstel onder de loep genomen.

Biodiesel is geen nieuw product. De brandstof wordt al op relatief grote schaal gebruikt, zowel in de Verenigde Staten als in Europa, in hoofdzaak voor landbouwmachines. Zo zijn de grote landbouwbedrijven in Frankrijk verplicht om hun gasolie met twee tot vijf procent met uit plantaardige olie geproduceerde biodiesel te vermengen.

Een rendabele productie-installatie met een jaarcapaciteit van 20.000 ton vergt

een investering die geraamd wordt op ruim vier miljoen euro. Indien met onzuiver grondstoffen wordt gewerkt (afvaloliën van containerparken vallen onder deze noemer) is ook een zuiveringsinstallatie vereist waarvan de kostprijs ook op vier miljoen euro wordt geraamd. De totale kostprijscalculatie komt uit op een prijs van circa 0,43 euro (17,39 frank) per liter geproduceerde biodiesel. In september bedroeg de gemiddelde prijs voor de gasolie voor vissersvaartuigen 0,34 euro (13,72

frank). In heel het productieproces weegt de kostprijs van de grondstof voor de productie van biodiesel zwaar door. Subsidiëring van de installatie of de grondstof werkt uiteraard prijsverlappend, maar de vraag stelt zich of een dergelijke financiering strookt met de Europese concurrentieregels.

Biofuelcentrale

Electrawinds uit Zedelgem is begin november gestart met de bouw van de eerste grote biofuelcentrale op Plassendale. De Projectontwikkelaar in groene energie investeert 15 miljoen euro in een biomassa-installatie die elektriciteit produceert voor 30.000 gezinnen. De centrale draait op plantaardige oliën en dierlijke vetten, zonder CO₂-uitstoot. De restwarmte zal via warmtekrachtkoppeling energie leveren voor een biologische reinigingsinstallatie voor vervuilde grond. Er wordt nu verder onderzocht of een dergelijke technologie toepasselijk zou kunnen zijn voor scheepsmotoren. (gw)

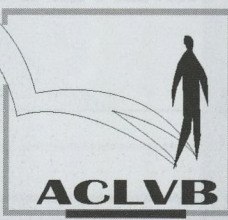


HET EERSTVOLGENDE HVB IN UW BRIEVENBUS VLAK VOOR 1 JANUARI 2005

Geen veiling daags voor de feestdagen

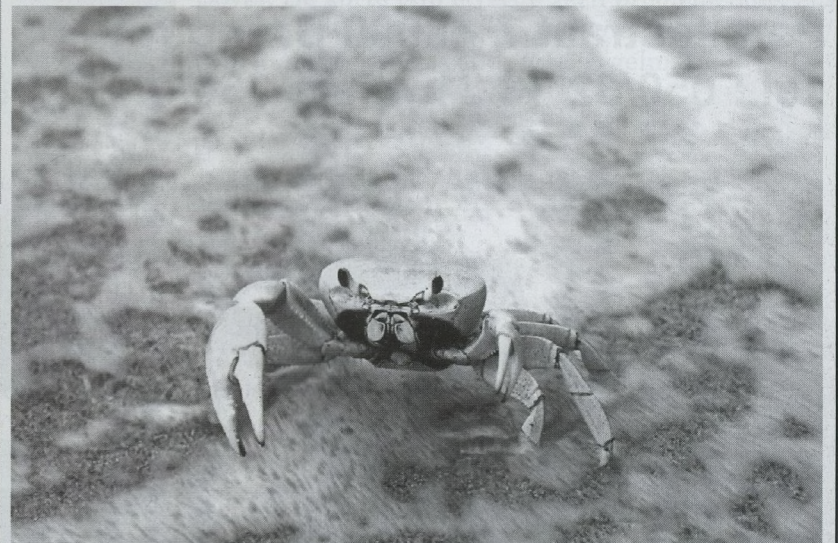
Op vrijdag 24 en 31 december wordt geen vis geveild in de Vlaamse vismijnen. De laatste veildag van het jaar valt op woensdag 29 december.

TIJDINGEN
Oostendenaar, vraag er maar bij uw dagbladhandelaar



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

DE LIBERALE VAKBOND

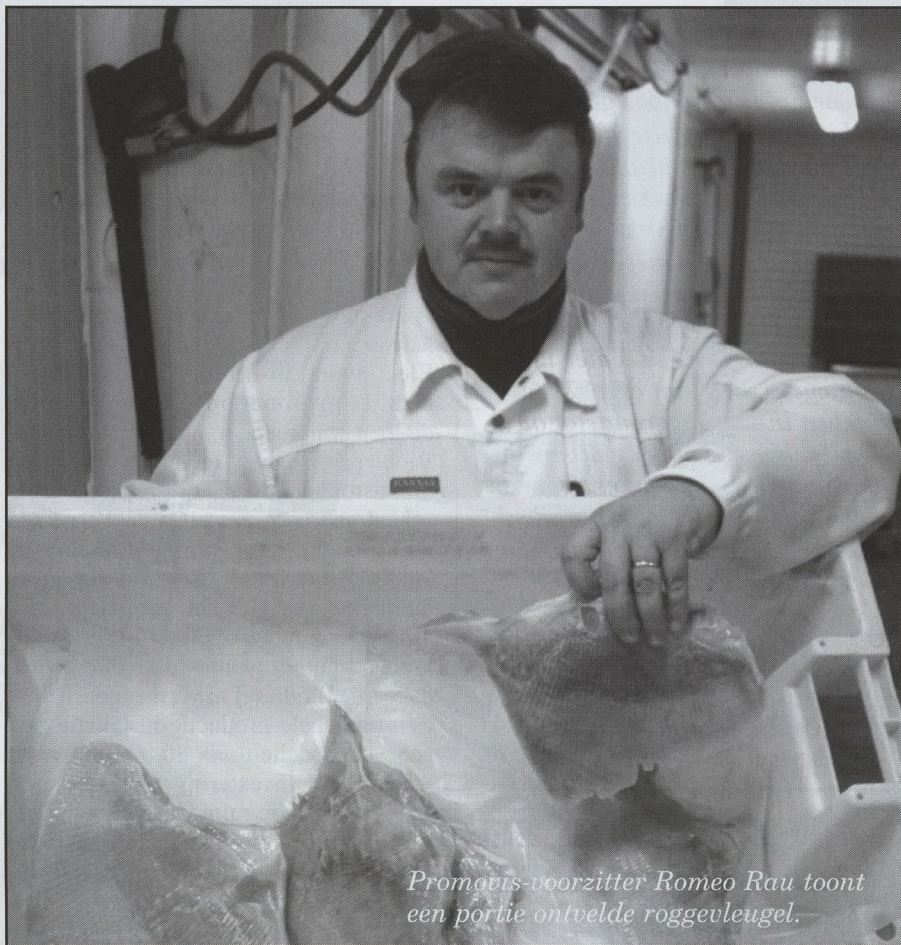


WIJ MAKEN ER WERK VAN

Promovis Nieuwpoort kiest rog als eerste "Vis van 't seizoen"

Promovis Nieuwpoort, de vzw die eind vorig jaar het levenslicht zag, pakt opnieuw uit. Nu lanceert de vereniging de eerste Vis van het seizoen. De keuze viel op rog, een vissoort die van 15 november tot aan de paasvakantie volgend jaar is de kijker wordt geplaatst. Rog is een betaalbare vissoort die in voldoende hoeveelheden wordt aangevoerd en het jaar door beschikbaar is. Het sierlijke zeedier werd door de VLAM in 1993 en 1999 al eens uitgeroepen tot Vis van het Jaar. Rog heeft alles om de mens culinair te bekoren. Hij maakt de lekkerste bereidingen mogelijk, maar is een van de delicaatste bij aankoop: absolute versheid is noodzakelijk. Het is de bedoeling van het Promovis-bestuur om drie tot viermaal per jaar te focussen op een bepaalde vissoort.

"We rekenen dan ook op de medewerking van zowel de vishandelaars als de horeca om onze actie ter bevordering van het visverbruik te ondersteunen. Bij de



Promovis-voorzitter Romeo Rau toont een portie ontvelde roggeveugel.

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

LEKENS H.

BVBA

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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



keuze van rog waren de culinaire mogelijkheden doorslaggevend”, zegt voorzitter-vishandelaar Romeo Rau die ervan overtuigd is dat het initiatief bijdraagt tot de uitstraling van Nieuwpoort als centrum van de verse vis.

In de Noordzee komen ruim tien soorten roggen voor, waarvan de stekelrog en de gladde rog het meest worden aangevoerd. Vorig jaar werd in onze drie vismijnen 1.700 ton rog aangevoerd, waarvan 14 ton in de Nieuwpoortse visafslag belandde. Onze visserijvloot voert dit jaar duidelijk meer rog aan. Het aanbod op de Nieuwpoortse veiling stond eind september al op meer dan 17 ton. Promovis kan alvast terugblikken op een geslaagd eerste werkjaar. “Onze brochure werd goed ont-

Volgend jaar visserijweekend in Nieuwpoort

Volgend jaar wordt het visserijluik afgekoppeld van de De Week van de Landbouw en de Visserij. Zaterdag 14 en zondag 15 mei wordt een Visserijweekend. Naast de misviering, de zegening van de vaartuigen, de bloemhulde aan het vissersmonument en de hulding van de verdienstelijkste reders zullen daaraan een aantal festiviteiten gekoppeld worden zoals de smoefelmarkt. Ook het muzikale evenement Uitblazen, de opvolger van de kustactieplan-animaties Beaufort en Literaal zal in de vismijn neerstrijken. Het is de bedoeling om voor het pinksterweekend een breed programma uit te werken met evenementen in en rond de vismijn. Op termijn zie Promovis het evenement uitgroeien tot de plaatselijke Visserijfeesten.

haald en de organisatie van de Dag van de Vlaamse Garnaal in Nieuwpoort was een opsteker. Voor Vrijdag Visdag hebben we deelnemers moeten weigeren. Nu al zijn er tweehonderd inschrij-

vingen voor volgend jaar. Van Pittig Bruintje tot Garnaal was ook al een toeristisch succes. Promovis blijft ook de het project met de gelabelde zeebaars ondersteunen”, besluit de voorzitter.

Eerste verkoop Z.85 Morgenster in Oostende

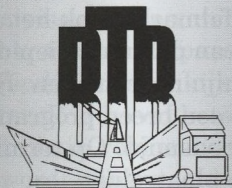


Rederij Rudo uit Oostende van Urker Jelle Kramer, ook eigenaar van het grote boomkorvaartuig Z.571 Custos Deus, heeft de met sloopvergunning bedeelde N.706 Ster der Zee vervangen door de Z.85 Morgenster van de Zeebrugse familie Luickx. In de nacht van dinsdag op woensdagmorgen 9 november liep de Z.85 Morgenster met zijn eerste vangst de haven van Oostende binnen. De vangst werd gelost door de gewezen bemanning van de N.706 die naar de Z.85 overgestapt is. De ploeg was samengesteld uit de Nieuwpoortenaars Dirk Coolsaet (39), motorist Maurice Coussaert (54), matrozen Frans Coulier (44) en Oostendenaar Freddy De Rees (54). Gewezen visser Willy Kiekens, de vroegere walkapitein van de N.706, maakte de eerste reis mee. De eurokotter was na enkele kleine aanpassingen de dag voordien vertrokken naar de Goodwin Sands voor de kust van Dover. De korte trip leverde geen problemen op, maar wel 400 kg tong en een tiental bennen vis. Ook in de toekomst zal de Z.85 regelmatig in Oostende verkopen. (foto gw)

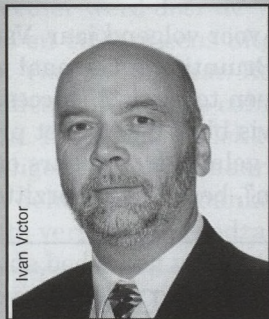
SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

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

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

Nieuwe kistenreinigingsinstallatie in ZV



De ZV nam verleden maand een nieuwe machine in gebruik voor het reinigen van viskisten. De ontmantelde installatie dateerde van 1992. Volgens directeur Johan Van de Steene heeft de nieuwe wasinstallatie heel wat voordelen. Ze behandelt automatisch meerdere types van kisten. Bovendien is de machine zuinig. Per viskist wordt 165 liter water verbruikt en 0,05 kW energie. De installatie die 350.000 euro gekost heeft kan bediend worden door een enkele heftruckchauffeur en behandelt 1.200 kisten per uur. Op de foto poseren de ZV-medewerkers Henri Vandieren-donck, Philippe Maryssael en Lucien Deduytsche voor de nieuwe viskistenwasmachine. (jd)

Jan Buisseret niet bij AG Vismijn Oostende

De stelligheid waarmee op 28 oktober de aanwerving van Pefa-man Jan Buisseret door AG Vismijn Oostende werd aangekondigd was op zijn minst voorbarig. Jan Buisseret heeft ondertussen zijn handtekening gezet bij een Spaanse bedrijf. Ons vorig nummer was reeds in druk toen wij de betrokkene, begin november op vakantie in Spanje, konden contacteren. Jan Buisseret bevestigde ons toen dat hij nog geen handtekening had geplaatst onder een arbeidsovereenkomst met het Oostendse vismijnbedrijf omdat hij nog een andere werkaanbieding op zak had. Hij zou in de komende weken de knoop doorhakken. Het was alvast geen gunstig teken dat betrokkene op maandag 15 november, dag waarop hij afspraak had in Oostende, niet opdaagde. Freddy Pollet, ondertussen vertrokken naar de Shetlands, had daar geen verklaring voor. Ook AGVO-voorzitter Yves Miroir, die de aanwerving van Jan Buisseret bekend maakte, had inmiddels niets meer vernomen. "We hebben afgesproken nog wat geduld te hebben tot het einde van de maand."

Zolang heeft hij echter niet moeten wachten. Vorige donderdag moest de Oostendse schepen vernemen dat Jan Buisseret in Spanje aan de slag gaat.

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

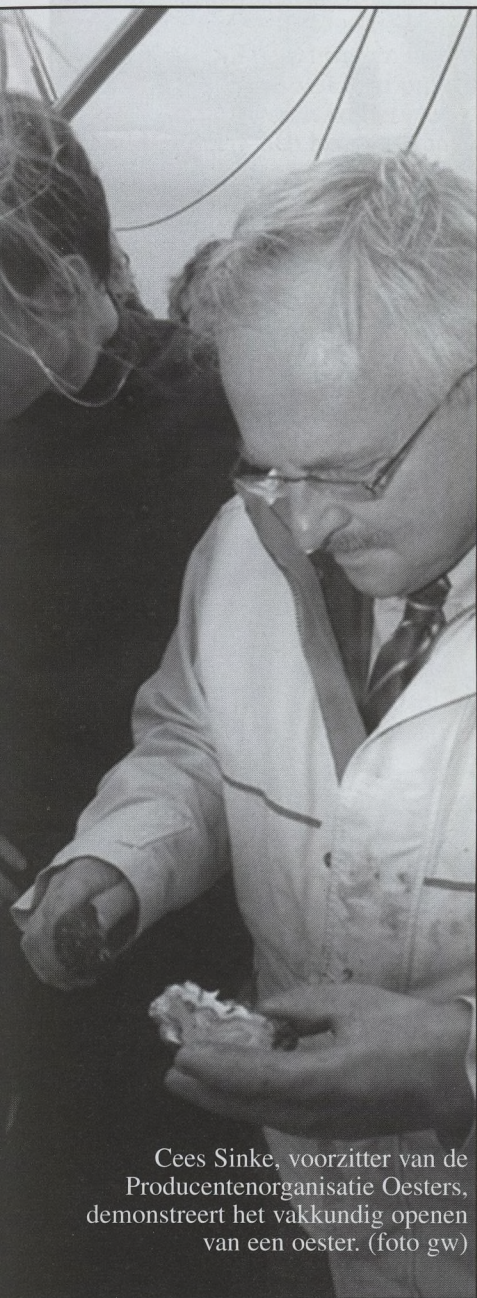
HVB is nu tweeënzeventig jaar jong.

Geef ons de middelen om...
er nog eens 72 bij te doen.



EINDEJAARSFEESTEN

Nederlandse oester vindt weg naar Belg



Cees Sinke, voorzitter van de Producentenorganisatie Oesters, demonstreert het vakkundig openen van een oester. (foto gw)

WIST U DAT er zo iets bestaat als de beste Belgische oesterkok? De titel is in handen van van Kwinten De Paepe, chef het Leuvense restaurant De Oesterbar. De man werd enkele weken geleden zelfs naar het Mekka van de oesterkweek gevraagd om er zijn bereidingen te demonstreren ter gelegenheid van de opening van het nieuwe seizoen. Als tegenprestatie trok Cees Sinke, voorzitter van de Producentenorganisatie Oesters naar de universiteitsstad om de oesterkok te ridderen in het Genootschap van de Zeeuwse Oester.

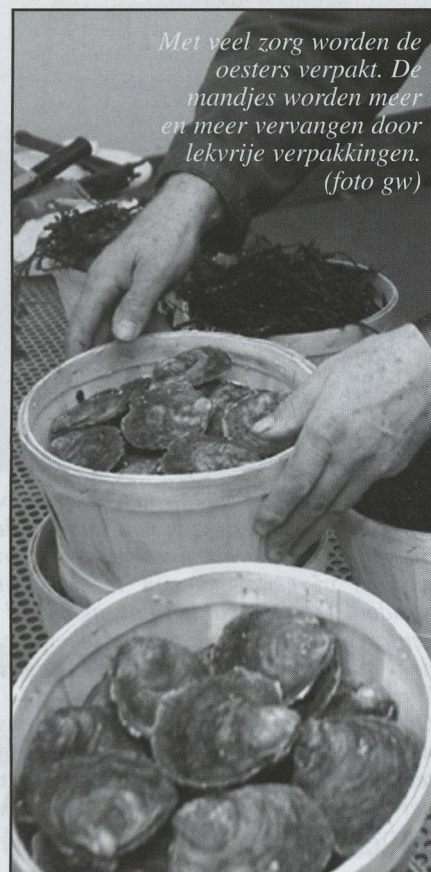
HET IS NIET TOEVALLIG dat de Nederlandse oestersector zich in het najaar in de kijker werkt. Wat voor de mosselen geldt is ook van toepassing op de Zeeuwse oester. De schaaldieren moeten aan de man / vrouw gebracht worden. De helft van de productie belandt in ons land en dat willen de oesterkwekers met de nodige marketing en promotie ook zo houden.

In het begin van de vorige eeuw bereikte de oesterproductie jaarlijks honderd miljoen stuks. Veertig jaar later was de toestand van de sector dramatisch. Door de gevolgen van de Deltawerken en de dodelijke werking van een oestervirus leek de schelpdierenkweek ten dode opgeschreven. Vandaag oogsten de 27 Nederlandse oesterbedrijven met hun 35 kotters 40 miljoen holle en 2,5 miljoen platte exemplaren. Nederland is na Frankrijk dan ook het tweede oesterexporterend land in Europa. Door de groeiende popula-

riteit blijft tegenwoordig al een kwart van de productie in Nederland, terwijl twintig procent richting Italië gaat. De rest belandt in Duitsland en Scandinavië. Een marktonderzoek naar de toekomstperspectieven leerde de sector dat de beste afzetgebieden in België en de groeiende binnenlandse markt liggen. "De sterk stijgende productie dient zorgvuldig vermarkt te worden. Onze oester is een uniek product. De sfeer rondom het eten van de oester is iets om te koesteren", luidt de omschrijving van oesterkwekerszoon Cees Sinke.

Verpakking

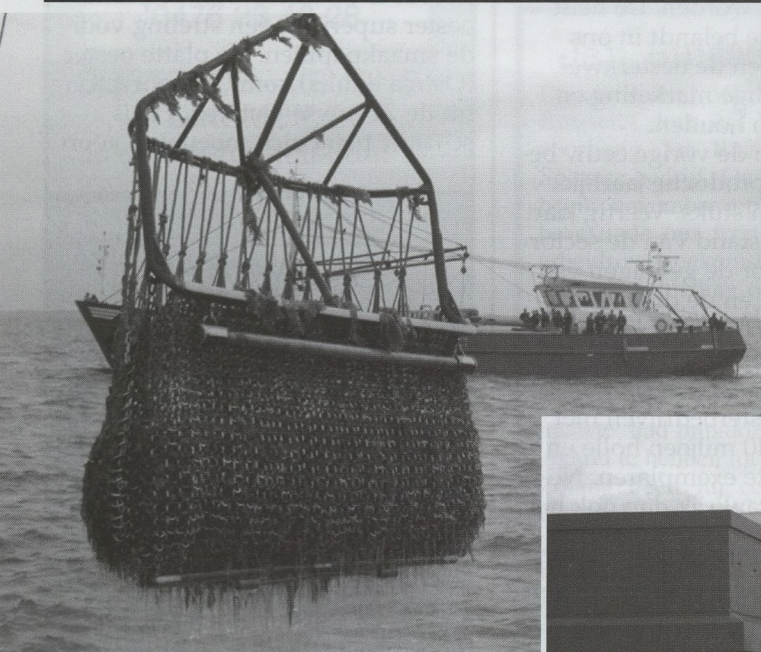
De natuur wil dat de oesters van oktober tot december op hun best zijn. Naar goede traditie zullen de schaaldieren ook dit jaar tijdens de feestmaand december op de tafels niet ontbreken. De aanvoer uit de Oosterschelde draait op volle toeren. Aan de oogst van de Zeeuwse oestervariëteiten gaat echter een rigoureuze gecontroleerd kweekproces vooraf. De twee oestersoorten hebben elk een eigen verhaal. Ze vertonen niet enkel een groot prijsverschil, maar voor de echte liefhebber is de smaak van de platte oester superieur, een streling voor de smaakpapillen. De platte oester (*Ostrea edulis*) komt van oorsprong uit de Zeeuwse wateren. Hij is schaars, plant zich moeilijker voort



CREVITS

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

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



Bij de foto's. Bovenaan, het bekende beeld van de oude oesterputten van Yerseke die uit hygiënische redenen ofwel moeten overdekt worden of gedoemd zijn te verdwijnen. Midden: Oesters worden bovengehaald met een dreg. Onderaan: de grote schelpdierbedrijven hebben zich in de industriezone van Yerseke gevestigd.

Op volgende bladzijde bovenaan: De oesters worden met een molen op grootte geselecteerd. Onderaan: de wandelende oesteropener kan ingehuurd worden voor feestjes en party's. (foto gw)

en is ziektegevoelig. Pas na vijf tot zes jaar is hij consumptierijp. Dat verklaart ook de hogere prijs tegenover de creuse of holle oester (*Crassostrea gigas*) die in de jaren 70 uit Japan werd ingevoerd omdat grote delen van het platte oesterbestand door ziekte werden bedreigd. De kwekers hebben intussen hun eigen methoden ontwikkeld om deze oester te cultiveren en het schaaldier heeft zich helemaal aan het Oosterscheldewater aangepast. De holle oester is al na drie jaar geschikt voor consumptie. Door de professionele kweekmethodes en ook door het uitblijven van de geveerde oesterziekte *bonamia ostrea* is de opbrengst van de oesterpercelende afgelopen zes jaar verdubbeld. De aanvoerwaardel overstijgt de vijf miljoen euro. (gw)



Wilde oesters overwoekeren mosselpercelen

EEN KRANT PAKTE vorige maand uit met een foto van een recordoester van 1,7 kilogram. Het schelpdier heeft ongetwijfeld meer dan twintig jaar op de Oosterscheldebodem rondgezworven vooraleer het opgevisst werd. De oesterkwekers zijn helemaal niet gelukkig met die grote holle oesters. Omdat het nu eenmaal niet mogelijk alle oesters op te dreggen zijn er steeds meer exemplaren die zich zowel binnen als buiten de afgebakende percelen verder ontwikkelen. Ook in de opgeviste ladingen komen steeds meer overjarige exemplaren voor die commercieel niet bruikbaar zijn. Het is onvermijdelijk dat de achtergebleven oesters zich bij stormweer en sterke stromingen verplaatsen. Al meer dan tien jaar is de wilde oester in

opmars en opziensers voorspellen al langer dat deze schelpdieren vroeg of laat voor problemen zorgen. Ze krijgen gelijk. De wilde oesters hebben zich dermate verspreid waardoor ze ook steeds meer op de mosselpercelen en zelfs in het Grevelingenmeer en de Waddenzee worden aangetroffen. Bij de mosselsector zit de schrik er diep in dat de Zeeuwse mosselcultuur het onderspit zal delven als er niet opgetreden wordt. Alleen wil niemand voor de kosten van een opruimingsoperatie opdraaien. Het Rijksinstituut voor Zeevisserijonderzoek (RIVO) heeft nu van de Provincie Zeeland de opdracht gekregen om een onderzoek te starten en moet de overwoekering in kaart brengen.

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.

Quotumruil levert kabeljauw

Dankzij een quotumruil worden de vangstbeperkingen voor kabeljauw in de Noordzee tijdens de laatste weken van het jaar versoepeld. Vanaf 11 november mogen alle vaartuigen tot 350 kg kabeljauw vermenigvuldigt met het aantal vaartdagen van die reis aanvoeren. Voor elke vaartdag boven de 55ste breedtegraad mag nog 350 kg kabeljauw extra opgevist worden. Enkele weken eerder was de kabeljauwhoeveelheid nog beperkt tot 200 kg door de verregaande uitputting van het quotum.

Z.284 droog in Polen

De Z.284 Antonia Martruide van Urker Jan de Boer (voorheen Vicky van Willy Paeye) ligt in Polen voor aanpassingswerken. De twaalf jaar oude ABC-motor moet plaats ruimen voor een gereviseerde SW-diesel. Op de Poolse werf wordt ook de voortstuwingsinstallatie volledig vernieuwd.

Konger van 28 kg

Woensdagmorgen 9 november bracht de Z.126 Sophie een konger van 48 kg mee. Het zeedier werd gekocht door visgroothandel Simons-Decru die er 2,5 euro per kilogram voor betaalde. In juni bracht de O.231 ook al eens een gelijkaardig zeedier van 50 kg mee. Toen bracht de reuzenkonger slechts 25 eurocent per kilogram op.

Voshaai van 222 kg

Maandag 22 november werd in de Oostendse vismijn een voshaai van 222 kg aangeboden door visgroothandel Ocean uit De Panne. Er waren ook twee kleinere exemplaren van 179 en 72 kg. Voor de haaien werd echter geen koper gevonden.

Nederlandse garnalen doorgedraaid

Nadat de Nederlandse Mededingingsautoriteit de vissers verbod oplegde om onderlinge afspraken te maken over de aanvoerhoeveelheden, verkeert de garnaalvissersvloot uit Nord-Nederland in diepe crisis. Door het overaanbod halen de vangsten de bodemprijs niet meer en wordt heel wat garnaal doorgedraaid. Zo gingen er twee weken geleden 26.600 kg in Harlingen, 14.130 kg in Lauwersoog en 5.200 kg in Wieringen mee met de puf. De noordelijke garnaalvissers hebben begin november uit protest tegen de toestand een blokkade van de haven van Harlingen opgezet en gratis zakjes garnalen uitgedeeld in Den Haag.

De meeste garnaalvissers hebben hun aanvoer intussen beperkt tot 3.000 kg garnaal per week om de garnaalberg niet verder te laten groeien. De diepvriezers van de grootste opkoper, Heiploeg in Zoutkamp, zitten met vier miljoen kilogram garnalen overvol.

Visfraude in Ierland

De visverwerkende industrie in Kyllbegs, de belangrijkste aanvoerhaven in Ierland, staat op stelten door een onderzoek naar grootscheepse visfraude. Een bedrijf met 110 werknemers werd reeds gesloten. De tewerkstelling in de regio is sterk afhankelijk van de visindustrie. Door het onderzoek worden de bedrijven niet langer normaal bevoorrad. De grote trawlers zijn uitgeweken en verkopen hun vangsten in Schotse havens. Ook enkele grote Nederlandse diepvriestrawlers kregen een paar weken geleden in Ierland inspecteurs aan boord. Documenten en computerbestanden werden meegenomen. Het is niet duidelijk of dit onderzoek verband houdt met de visfraudezaak.

Hakvoort in Urk gesloten

Het visverwerkingsbedrijf Gebroeders Hakvoort in Urk heeft wegens betalingsproblemen de deuren gesloten. Het bedrijf werd in 1977 opgericht en telt zeventig werknemers. De sluiting was het gevolg van het afsluiten van de kredietlijn door de bank. Hierdoor kon het bedrijf niet meer over geld beschikken voor de visaankopen. Volgens de balanscijfers was het bedrijf vorig jaar nog winstgevend, maar de bank oordeelde dat een waardering van de voorraden niet klopte. Dat de directie nog met verschillende kandidaat-overnemers zei te onderhandelen heeft niet belet dat de Zwolse rechtbank afgelopen dinsdag het faillissement uitgesproken heeft.

De meest krasse teksten van Flor Vandekerckhove verzameld in één boek

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

De Nar

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

Ex-minister Jaak Gabriëls (thans voorzitter RC) in een brief aan de CVR

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

Senator Jan Loones in een Commissievergadering van het Vlaams parlement.

** 'Hij is tegen alles!'*

Aalmoezenier Demaeght in een gesprek met de lekenconsulente van Oostende

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

Het Laatste Nieuws.

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

Ex-voorzitter Bart Schiltz in de RC.

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

Tijdingen.

14,85

(Verzendingskosten inbegrepen)

Polemist ter zeevisserij

Essays, commentaren, pamfletten en polemieken

Flor Vandekerckhove

Polemist ter zeevisserij wordt u thuisbezorgd van zodra u 14,85 overschrijft op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad (vermeld: boek).



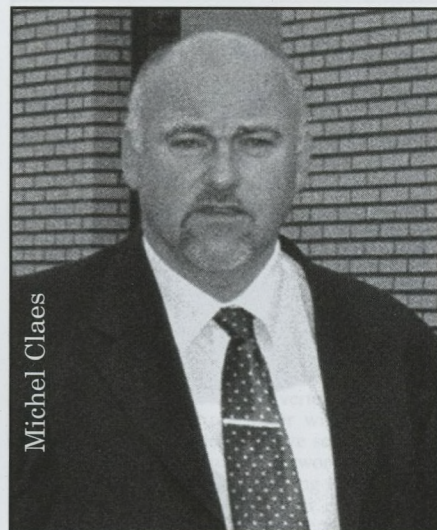
RAC-Noordzee gestart onder voorzitterschap van Michel Claes

OP 11 NOVEMBER werd in het Schotse Edinburgh de Regionale Adviesraad (RAC) Noordzee opgericht. De Noordzee-RAC heeft meteen een standpunt ingenomen tegen het voorstel van de Europese Commissie om het scholherstel te bereiken door ook de Tong-TAC te verminderen. De RAC wil dat de Commissie kiest voor een lange termijnbeheersstrategie met vijfjarige TAC's voor de gemengde platvisvisserij. De algemene vergadering werd voorgezeten door gewezen ACV-vakbondsman *Michel Claes* die nu werkzaam is binnen de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling.

De Europese visserijministers hebben tijdens hun bijeenkomst in mei al ingestemd met de oprichting van zeven Regionale Adviesraden (Noordzee, Oostzee, Middellandse Zee, Noordwes-

telijke wateren, Zuidwestelijke wateren, pelagische visbestanden en een voor de vissoorten die over verre afstanden trekken zoals bv. tonijn); een afspraak die reeds in 2002 werd gemaakt bij de hervorming van het gemeenschappelijk visserijbeleid. De RAC's kunnen gevraagd en ongevraagd adviseren bij het Europese visserijbeleid. Ze kunnen fungeren als een platform voor dialoog tussen de visserijsector en andere betrokkenen waarbij vissers hun praktijkkennis kunnen inbrengen.

Een RAC bestaat uit een algemene ledenvergadering met vertegenwoordigers van zowat 95 organisaties en overheden (beroepsvisserij, handel, verwerking, aquacultuur, visafslagen, sportvisserij en natuur- en milieuorganisaties) en een uitvoerend comité van



Michel Claes

hoogstens 24 leden die voor tweederde uit de visserijsector moeten komen. België en Nederland nemen deel aan de adviesraad voor de Noordzee en de pelagische bestanden. De RAC Noordzee is als eerste gestart. De leden komen uit België, Nederland, Engeland, Schotland, Frankrijk, Spanje, Denemarken, Duitsland en Zweden. De platviswerkgroep van de RAC-

EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

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



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

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

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

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

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

Noordzee heeft zich meteen gebogen over de vangstadvisen van de visserijbiologen voor volgend jaar. heeft al een eerste advies klaar, namelijk dat de schol-TAC voor 2005 minstens gelijk

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Alle toebehoren voor jachten



Antwerp Propeller Service

Kruibeeksesteenweg 162

2070 Burcht / Zwijndrecht

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

Fax: + 32 (0) 3 252 92 12

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

Website: www.antwerp-propeller-service.be

blijft aan die van dit jaar (61.000 ton). De werkgroep is akkoord dat de visserijdruk verder omlaag moet door technische maatregelen, vrijwillige sanering en zeedagenbeperking. Bovenaan het lijst staat echter dat de scholdiscards verder omlaag moeten en duidelijk in kaart worden gebracht.

De pelagisch RAC gaat vermoedelijk begin volgend jaar van start. Tijdens de jaarlijkse vergadering van de EAPO, de overkoepeling van de producentenorganisaties binnen de EU, in het Ierse Killybegs werd de Schot McSween voorgedragen als voorzitter en de Nederlander Rob Banning als secretaris. Het secretariaat van de pelagische RAC zou in het Visserijcentrum in Rijswijk worden ondergebracht.

Te Brugge overleed op 20 november Marcel — Haantje — Vandierendonck. De echtgenoot van Marie-Louise Vantorre werd te Brugge geboren op 2 december 1932.

Het zwaar labeur als visser heeft Marcel (nonkeltje voor de familie) achter zich gelaten. Nettenbreien is er voor hem evenmin nog bij. Maar de visserij zal niet vergeten dat een groot vakman heen-gegaan is.

N.V. SCHEEPSWERF

I.D.P.

Vismijnlaan 5,

8400 Oostende

Tel.: 059 / 32 18 64

Fax: 059 / 32 08 13

BTW 405.281.044

R.A. 05.00.92.405.281.044

Nieuwbouw - Herstellingen

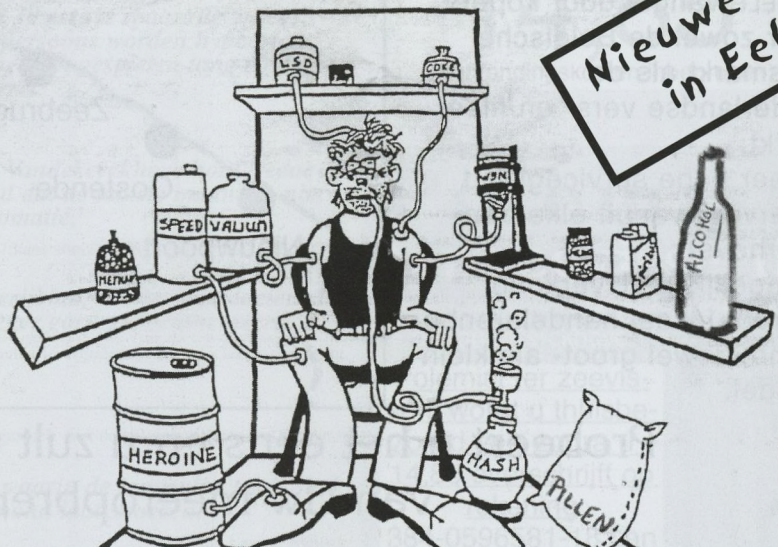
Aluminium en roestvrij staal constructies

Eigen scheepslift tot 1000 ton

ERKENNING KLASSE 5

Wil je ermee breken?

Nieuwe groep in Eeklo!



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

E-mail: soszelfhulpgroepen@hotmail.com

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgisch Vissersvaartuigen sinds 1 januari 2004

- * **Verandering van naam en eigenaar**
N.57 TERRY, eig.: NV Terry, Vaandelpad 2, 8930 Menen. Nieuwe naam: N.57 SPES-NOVA. Nieuwe eigenaar: NV Terry, Vismijn 71, 8400 Oostende. Zeebrief: 11.juni.
- * **Verandering eigenaar**
- Z.568 VENUS, eig.: Calebout Patrick-Bauters Carina, Pol Dhondtstraat 54, 8380 Lissewege-Brugge. Nieuwe eigenaar : BV-BA Rederij Vrouwen, Zandheuveld 1D/38, 8450 Bredene. Registratie: 13.09.04.
- Z.85 MORGENSTER, eig.: BVBA Morgenster, Admiraal Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge. Nieuwe eigenaar: BVBA Rederij Rudo, Afrikalaan 13, 8400 Oostende. Zeebrief: 18.08.04
- * **Naamverandering**
- Z.92 LUNDY GANNET, eig.: BVBA Rederij Long Ships, Uitkerkestraat 34, 8370 Blankenberge. Nieuwe naam: Z.92 AUDE AUDENDA. Zeebrief uitgereikt op 14 jan.
- * **Verandering tonnenmaten**
N.88 NOVA CURA, eig.: BVBA Nova Cura, Astridlaan 19, 8620 Nieuwpoort. Nieuwe tonnenmaat: 68 bt en 20 nt. Zeebrief: 04.03.2004.
- * **Verandering tonnenmaten en uitrusting**
Z.70 MARLEEN. Nieuwe tonnenmaat: 70 bt 21 nt. Uitrusting vistuig: boomkor-, plankenvisserij, lijnen. Zeebrief: 05.03.2004.
- * **Wijziging vermogen motor**
- Z.526 VAYA CON DIOS, eig.: BVBA De Flamingo, Admiraal Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge. Motorvermogen: 880 kW naar 888 kW (2003). Zeebrief: 14.01.2004
- Z.243 MEDUSA, eig.: BVBA rederij Atlas, Meeuwenstraat 9, 8380 Zeebrugge. Motorvermogen: 880 kW naar 957 kW. Zeebrief: 04.03.2004
- * **Nieuwe motor**
O.101 BENNY, eig.: BVBA Alfrijhofra, Vismijn 71, 8400 Oostende. Motor: Bauduin, 184 kW, bouwjaar 2004. Zeebrief: 10.08.2004.
- * **Nieuw vaartuig**
Z.123 FURY, eig.: BVBA rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende. Roepnaam: OPES, lengte 9,15 m, 5 bt, bouwjaar 1992, 221 kW. Aanvraag registratie: 25.03.04
- * **Geschraapt**
- Z.319 AVONTUUR, eig.: BVBA Rederij Volharding, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Nieuwe eigenaar: North Sea Fisheries (Gebrs. koffeman Urk), Fleetwood (GB), registratie: FD.283 Trui van Hinte.. Geschraapt: 18.08.04
- N.34 VERTROUWEN, eig.: BVBA Northern Sky, IJzerlaan 3, 8430 Middelkerke. Geschraapt: 13.09.04
- * **Adreswijzigingen**
- O.20 MIETJE, eig.: BVBA Goewind, Elisabethlaan 393 B2, 8400 Oostende. Zeebrief: 10.02.2004.
- B.462 VIDAR, eig.: NV Rederij Shannon, Zoutelaan 205, 8300 Knokke-Heist. Zeebrief: 24.05.2004.
- Z.41 TORNADO, eig.: NV Rederij Shannon, Zoutelaan 205, 8300 Knokke-Heist. Exploitant: BVBA Rederij Tornado, Goudsbloemenlaan 27, 8300 Knokke-Heist. Zeebrief: 23.06.2004.
- Z.39 ZUIDERZEE, eig.: BVBA Rederij Zuiderzee, Knokkestraat 278, 8300 Knokke-Heist. Zeebrief: 18.08.2004.
- Z.46 NEPTUNUS, eig.: NV Olympus, Boomkorstraat 3, 8380 Zeebrugge

- Zeebrief: 28.09.2004.
- Z.80 SILVERPIT, eig.: BVBA Rederij Silverpit, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 04.10.2004.
- * **Vervallen zeebrief**
- O.369 ATILA, Verleene Marnix, Duinhoevelaan 17, 8450 Bredene en Verleene Alain, Zegelaan 26, 8450 Bredene. Zeebrief: 12.01.2004
- O.89 SANDRA, BVBA Rederij De Zebries, Stroombanklaan 30, 8400 Oostende. Zeebrief: 12.01.2004
- N.34 NORTHERN SKY, eig.: BVBA Northern Sky, IJzerlaan 3, 8430 Middelkerke. Zeebrief: 15.12.2003
- Z.196 ZEEDUIVEL, eig.: NV Rederij Shannah, Onderwijsstraat 110, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 16.02.2004
- O.62 DINI, eig.: Luc Bogaert, Stroombanklaan 50, 8400 Oostende. Zeebrief: 06.02.2004
- O.229 LIBERTY, eig.: BVBA Lasat-Corveleyn, Fruithoflaan 124 B14, 2600 Antwerpen. Zeebrief: 11.03.2004
- O.15 ZILVERMEEUW, eig.: BVBA Zeearend, Felix Timmermansstraat 32, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 04.05.2004
- Z.19 SONJA, BVBA Rederij Thysebaerd, Heitegemstraat 10, 8340 Oostkerke-Damme. Zeebrief: 05.05.2004
- Z.576 MARE NOSTRUM, eig.: BVBA Mare Nostrum, Boomgaarden 39, 8300 Knokke-Heist. Zeebrief: 29.06.2004
- B.518 DRAKKAR, eig.: NV Drakkar, Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. Zeebrief: 24.05.2004
- Z.279 RAMBLERS, eig.: BVBA Ramblers, Laurierstraat 34, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 02.06.2004
- O.33 MARBI, eig.: NV Rederij Marbi, Morinnenlaan 11, 8450 Bredene. Zeebrief: 10.08.2004.

Rederij Eltin failliet

De Rechtbank van Koophandel in Brugge sprak op 19 november het faillissement uit van de BVBA Rederij Eltin met zetel op het adres Vismijn 71 in Oostende, maar in handen van rederij Adri Schreuder & zoon uit IJmuiden. De rederij is eigenaar van de N.723 Pallieter, een van de vaartuigen waarvoor op 3 augustus een sloopvergunning werd toegekend. Het was toen al bekend dat de rederij virtueel failliet was. Rederij Eltin werd in februari 2000 opgericht.

BOEK

Waar gaat je geld naartoe?

De eindejaarsfeesten staan voor de deur en het wordt weer tijd dat we cadeautjes bedenken. Wie al een abonnement op HVB heeft is misschien te vinden voor een boek. Bijzonder aan te bevelen daarbij is *'Geld doet de wereld draaien'* van de Amerikaanse schrijfster Barbara Garson. Zij investeerde een klein kapitaal bij diverse banken en keek vervolgens waar haar geld naartoe ging. Dat kijkt mag je letterlijk nemen, want toen ze vernam dat haar geld via het Amerikaanse JC Seafoods ook geïnvesteerd zou worden in een Aziatische *fishfarm* gespecialiseerd in de productie van scampi's, ging ze er op bezoek: Garson: *"Het afoalwater uit de vijvers vloeiende naar de zee. Op die manier wordt het zeewater vermengd met resten van scampi's en chemicaliën, en is het nu zo verontreinigd dat vissen binnen een zone van vijftien mijl voor de kust niet meer kunnen overleven. Gevolg: de kleine vissers die tot nu toe ont-snapten aan het kapitalisme — want in staat zichzelf te voeden — moeten nu plots vijftien mijl van de kust gaan vissen. Omdat ze daar niet geraken met hun bootjes, moeten ze een motorboot kopen. Daar hebben ze dan weer een lening voor nodig."*

* Geld doet de wereld draaien

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

cultuur

(376 bladzijden) is nu te koop (27 euro) in de boekhandel. Auteur is Barbara Garson. Uitgeverij is EPO.

TONEEL

Op hoop van zegen

Wie niet leest moet eens meegenomen worden naar het theater, want daar speelt *Op hoop van zegen*. Dat stuk geldt als het prototype van het Nederlandse visserstoneel. Het stuk is daar een monument zoals dat in Vlaanderen geldt voor het boerenepos *Het gezin van Paemel*.

Moeder Kniertje heeft al een man en twee zonen aan de zee verloren. Ook de jongste zonen wacht eenzelfde droevig lot aan boord van het zeeonwaardig schip *Op hoop van zegen*. Waarop Kniertje de gevleugelde woorden uitspreekt: "De vis wordt duur betaald." Er is slechts zegen voor de reder. Die heeft het schip laten verzekeren en ontvangt 1.400 gulden wanneer het mocht vergaan.

Het stuk van de Nederlandse auteur Herman Heyermans werd voor het eerst opgevoerd op 24 december 1900 in Amsterdam. Meer dan honderd jaar later wordt het nog eens overgedaan en wel te Antwerpen in de Singel, op 7 en 8 december.

De regisseur is de Zwitser Christoph Marthaler. Hoe gaat hij tewerk als hij zo'n oerhollands vissersstuk aanpakt? "Toen ik in Hamburg werkte, ging ik vaak naar de bars aan de kaaien. De nachtelijke sfeer is uniek: er wordt muziek gespeeld en er worden liefdesliederen gezongen. Dat gevoel wou ik in de voorstelling. Niemand weet of de mensen in mijn stuk boven of onder water leven. Het zijn mensen die al aan het zinken zijn in elke betekenis van het woord. Ik heb een voorliefde voor mensen die niet meer te verliezen hebben."

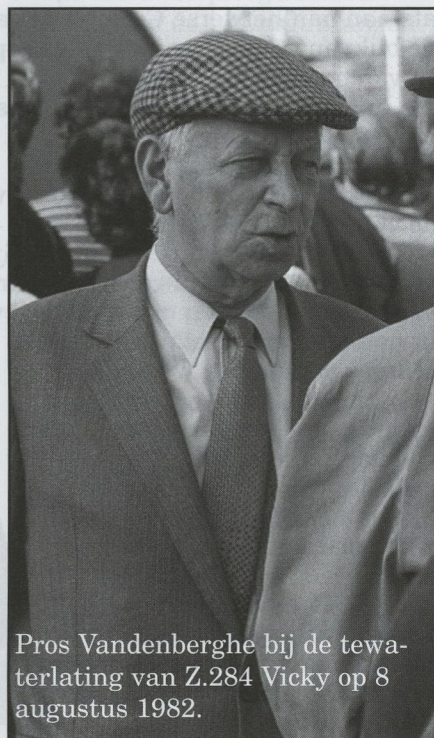
* *Op hoop van zegen*, in de Singel te Antwerpen op 7 en 8 december.

20 jaar geleden overleed Pros Vandenberghe

TWINTIG JAAR GELEDEN is Prosper Vandenberghe, stichter van Het Visserijblad, overleden. Pros werd in Oostende geboren op 21 mei 1907 en overleed in Brugge op 7 december 1984. Het blad dat binnenkort aan zijn 72ste jaargang begint werd 51 jaar lang door hem uitgegeven. Het eerste nummer verscheen op 27 februari 1933. Op een onderbreking tijdens de bezettingsjaren 1942-45 na is het weekblad ononderbroken verschenen.

Daarnaast begon Pros Vandenberghe in 1954 met het regionale weekblad *Het Nieuwsblad van de Kust* dat in 1981 werd overgenomen door Roularta. Pros Vandenberghe was ook voorzitter en bestuurder van talrijke organisaties, coöperaties en verenigingen. De uitgever was ook politiek actief. Bij de gemeenteraadsverkiezingen van 1958 werd hij lijstduwer op de liberale scheurlijst *Verenigde Oostendse Belangen*. Hij werd echter niet verkozen. Door zijn machtspositie en verstrengelde belangen kwam hij vaak in aanvaring met verschillende instanties. Hij lag zowat voortdurend in de clinch met de Rederscentrale, de vakbonden en met de

toenmalige Oostendse burgemeester Jan Piers. Sinds 1988 wordt Het Visserijblad (HVB) uitgegeven als maandblad door de vzw Liefkemores die de publicatie inmiddels al zeventien jaar volhoudt.



Pros Vandenberghe bij de tewaterlating van Z.284 Vicky op 8 augustus 1982.

Piet Wittevrongel, zoon van zeilmaker Achiël Wittevrongel uit Blankenberge, zoekt de naam van het vaartuig waarop zijn grootvader nog ter visserij gevaren is. Gustave Wittevrongel, was destijds actief op een van de Blankenbergse sloepen, de B 66. Uit het monsterboekje vernemen we dat dit omstreeks 1910 / 11 geweest moet zijn. Wie de naam van de boot kent kan terecht bij HVB (het.visserijblad@telenet.be) of bij pietwittevrongel@hotmail.com.

TE KOOP
Kleine Brusselle viswinch met kabel. Goede staat
Prijs 750 euro.
Tel.: 050 / 31 45 54

TE KOOP
Sportvisserssloop Micky, ligplaats Nieuwpoort. Motor Alfa Romeo. Lengte 6,5 meter. Kant en klaar voor visserij.
Tel.: 0477 / 46 47 37.

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

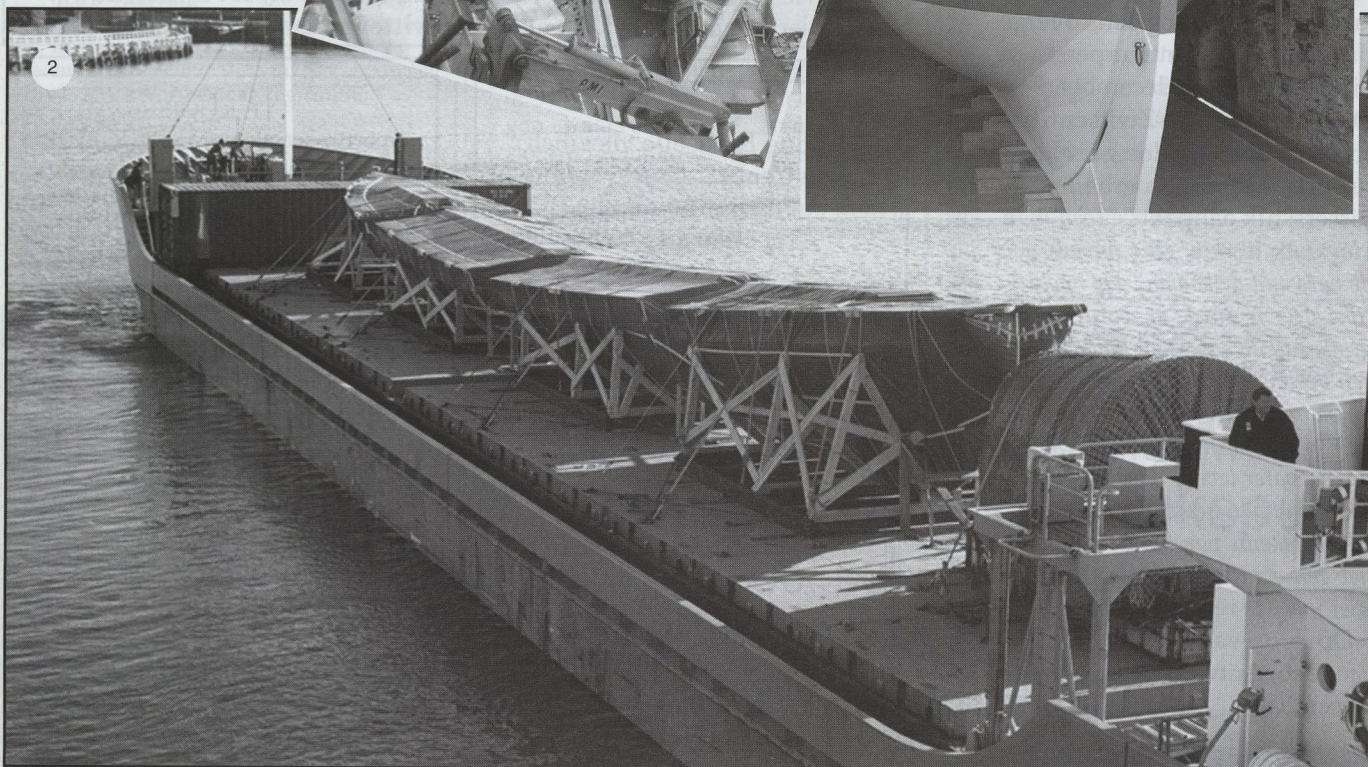
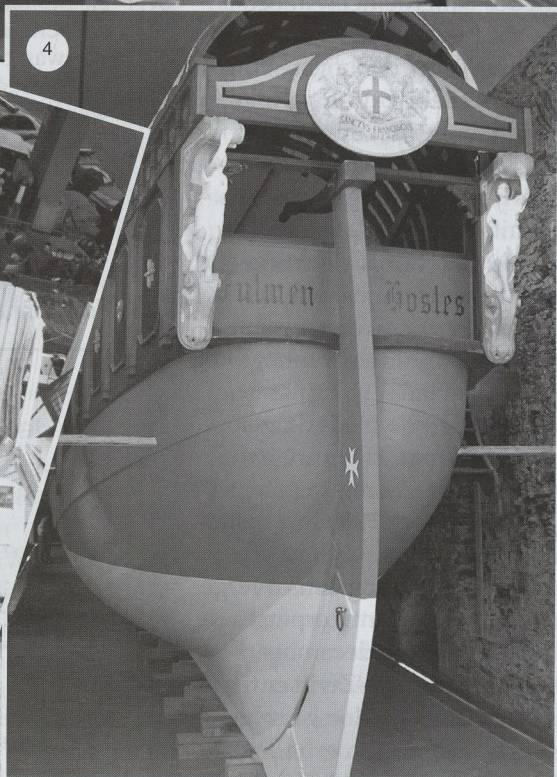
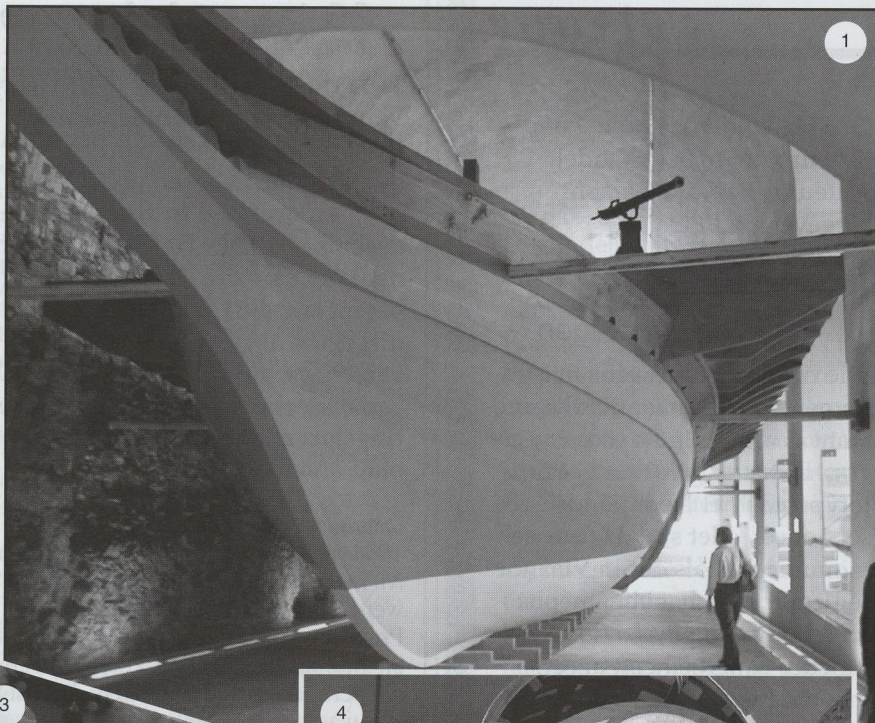
Tel (059) 51 44 66

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

Oostendse galei pronkt in Genua

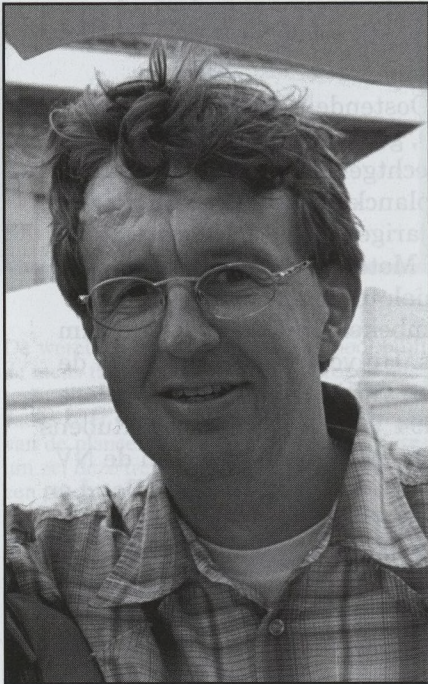
Eind dit jaar moet de Italiaanse havenstad Genua haar predikaat van Culturele Hoofdstad van Europa afstaan aan het Ierse Cork. Een van de blikvangers in Genua was de replica van een 17de eeuwse galei (foto 1) die in Oostende werd gebouwd. In september 2002 tekende de het Oostendse scheepstimmerbedrijf Lowyck het contract voor de bouw van de 40 meter lange galei.

Opdrachtgever was het havenbedrijf van Genua dat het nagebouwde oorlogsschip een bestemming wilde geven in het gerenoveerde Museo della Mare. Een jaar later was de constructie klaar en werd in vijf segmenten overgevoerd (foto 2) naar Genua. Een instorting van een gedeelte van het museum (foto 3) een maand later zorgde wel voor vertraging, maar veroorzaakte geen schade van de galei. Tijdens de zomer werd het museum geopend en mochten de bezoekers de volledig afgewerkte galei aanschouwen. Het vaartuig, in de rood-witte kleuren van Genua gestoken, is voorzien van de nodige ornamenten (foto 4) zoals ze destijds aanwezig waren op de galei uit 1622 die model stond. (gw).



UBS zet Morubel in de etalage

DE ZWITSERSE INVESTERINGSBANK Union Bank of Switzerland (UBS) wil Heiploeg Shellfish International, de grootste leverancier van



De nieuwe directeur van Morubel, Hugo De Groot

garnalen in Europa, en de Oostendse dochteronderneming Morubel kwijt.

Een overnamebedrag is niet bekend, maar in Nederlandse zakenkringen loopt het gerucht dat de vraagprijs vrij hoog is. UBS Capital betaalde drie jaar geleden 573 gulden (256 miljoen euro) voor een participatie van 70 procent in Heiploeg.

Het rommelt al enige tijd bij de Zoutkamper leverancier van garnalen en schelpdieren. Drie maanden geleden zijn twee commissarissen afgetreden, volgens een mededeling om ruimte te geven aan een nieuwe benadering in de relatie tussen de bedrijfsleiding en de aandeelhouders. Het bedrijf staat onder druk omdat het de laatste tijd enkele tegenvallers moest incasseren. Het kreeg ondermeer de Nederlandse mededingingsautoriteit (Nma) over de vloer op verdenking van kartelvorming met de aanvoer-

ders. Een gelijkaardig onderzoek leidde vorig jaar tot een boete van vijf miljoen euro voor Heiploeg. Daarnaast kwam vorige maand het verbod op de mechanische kokkelvisserij in de Waddenzee, een beslissing die het bedrijf zwaar treft. Heiploeg bezit immers 23 van de 27 vergunningen op de kokkelvisserij.

Als Heiploeg in andere handen komt gaat het Oostendse dochterbedrijf Morubel automatisch mee. Ondertussen heeft managing director Eric Maas na tien jaar het bedrijf verlaten en werd hij daar opgevolgd door productiedirecteur Hugo De Groot (foto) die al 21 jaar werkzaam is bij Morubel. Hugo De Groot kan niet bevestigen dat Morubel reeds te koop staat; *"Het enige dat ik weet is dat onze hoofdaandeelhouder UBS onderzoekt hoe de verkoop kan voorbereid worden. De beslissing is zeker nog niet genomen. Bovendien wil ik nog benadrukken dat het vertrek van Eric Maas daar helemaal los van staat."* Het 50 jaar geleden opgerichte

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

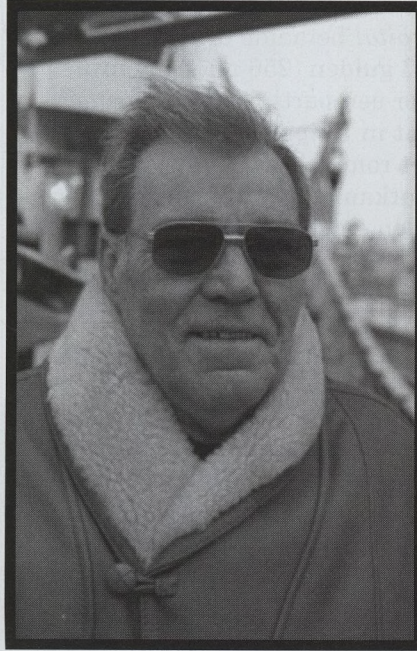
Tel.: 059/32 28 75 - - Fax 059/ 32 56 59 - MOBIL: 0477 / 362 562.

Morubel heeft al heel wat eigenaars gekend. De stichters schoven het bedrijf in 1962 door naar de Generale-holding *Tractionel* en in 1974 trad een nieuwe groep aandeelhouders naar voor met visgroothandelaar *Roland De Bruycker* als afgevaardigde-bestuurder. In 1988 werd Morubel overgenomen door de Amerikaanse voedingsgigant *Campbell Soup*. Drie jaar later kreeg de Britse distributeur *Albert Fisher Group* het voor het zeggen bij de Oostendse seafoodverwerker. In 1999 komt Morubel in handen van de Nederlandse holding *Gilde Investment Management* en wordt ondergebracht bij *Heiploeg Shellfish International*. Nog geen jaar later koopt *UBS Capital* zeventig procent van de aandelen van Heiploeg waardoor het ook de controle over Morubel en *La Couronne* verwerft. De Oostendse zalmrokerij werd kort daarna doorgeschoven naar de Noorse groep *Stolt Sea Farm*.

Morubel telt een honderdtal werknemers en zal ook dit jaar met een omzet van meer dan 50 miljoen euro en een fraaie winst afsluiten. Momenteel zijn ook werken bezig

voor de uitbreiding van de productie-, verpakkings- en opslagruimte. De werken, een investering van 4,5 miljoen euro, moeten eind volgend jaar klaar zijn. (gw)

Roland Tratsaert overleden



In Oostende is Roland Tratsaert (71), geboren op 27 oktober 1933 en echtgenoot van Antoinette Deplancke, overleden. Hij trad op 15-jarige leeftijd in dienst van de NV Motorvisserij waar zijn vader Emiel, in visserijkringen toen alombekend als Galle, werkzaam was. Hij voer in het begin van de jaren vijftig met de stoomtreilers O.294 Van Orley, de O.297 Rubens en de O.298 Van Dyck van de NV Motorvisserij op Newfoundland en IJsland. Hij doorliep alle rangen in de visserij en was ondermeer ook schipper op de O.129 Amandine. In 1964 stapte hij over naar het Zeewezen waar hij gedurende 22 jaar schipper van de staatsleepboot Zeetijger was.

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchtransport



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

YOUR GATEWAY TO EUROPE

EVO (Exploitation Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:
gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlotte 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@vismijnoostende.be

Permanente info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

Boekbesprekingen



Frank Neyts

Bevroren oceanen

De wereld van de Noord- en Zuidpool blijft de mens fascineren. Deze uitgesproken interesse uit zich o.m. in het groot aantal publicaties over deze minst beoedelde plaatsen van de planeet. Het National History Museum zet deze trend verder met de uitgave van een prachtig boek: "Frozen Oceans. The floating world of pack ice". David Thomas tekende voor deze titel. Pakijs; mysterieus, afgelegen en gevaarlijk. Pakijs, het gebied waar Shackletons reis in 1914 bleef steken, tot op vandaag het gebied van onze aardbol waarvan het minst gekend is, gezwegen begrepen werd. Net zoals de dieptes van oceanen of de vertes van het heelal, vormt de wereld van het pakijs één van de allergrootste uitdagingen voor de moderne wetenschap. Waarom dit zo is probeert auteur David Thomas in het boek aan de leek uit te leggen. Een verhelderend verhaal.

"Frozen Oceans. The floating world of pack ice" (ISBN 0-565-09188-3) werd met een harde kaft op een handig formaat uitgegeven. Het boek werd prachtig geïllustreerd en telt 224 pagina's. Het kost £22. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de Natural History Museum Bookshop, online bereikbaar op www.nhm.ac.uk/shop. Ook kan men telefonisch bestellen op het nummer +44/1752.202.

Oostende belegerd

Na het afsluiten van de herdenkingen aan het Beleg van Oostende kwam er recent nog een boek uit, "De Gedenkwaardige belegering van Oostende". Het werd geschreven door Norbert Vanthomme. Uitzonderlijk aan dit nieuwste boek is dat de auteur zich heeft gebaseerd op oorspronkelijke getuigenissen uit de eerste helft van de 17de eeuw. Zijn be-

langrijkste bron is het ooggetuigenverslag van Philippe Fleming uit 1621. Hij was de auditeur-militair van het Oostendse garnizoen, die de belegering van vlakbij meemaakte. Het zal dan ook niemand verwonderen dat het boek van Norbert Vanthomme in menig opzicht een nieuw licht brengt op één van de belangrijkste periodes uit de Oostendse geschiedenis.

"De Gedenkwaardige belegering van Oostende" telt 192 pagina's en kost 20 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de Cultuurdienst van de Stad Oostende, Stadhuis, Vindictivelaan 1, B 8400 Oostende, Tel. +32 (0)59.56.20.15 of Fax +32(0)59.51.68.62.

Onder water

Diep onder de oppervlakte van de oceanen ligt een onbekende wereld waarvan de ontdekking op vandaag pas echt begonnen lijkt. Toch begon dit streven naar een beter begrip van wat er zich diep onder de zeespiegel afspeelt reeds in 1872 toen het HMS "Challenger" vanuit Portsmouth vertrok voor wat als de 'allereerste reis gewijd aan de wetenschap' bekend zal blijven. Gebaseerd op het officiële reisverslag en de dagboeken van zowel de wetenschappers als de bemanning aan boord, vertelt Richard Corfield het verhaal van een buitengewone expeditie. Gedurende drie en een half jaar, waarbij zij 69.000 zeemijl aflegden, trotseerde de crew van de "Challenger" niet alleen de tropische hitte, maar ook de ondraaglijke koude van de Zuidpool en de gevaren van de oceanen. Een de doelstellingen van de expeditie was het aantonen van het gelijk van de toen ophefmakende evolutietheorie van Charles Darwin.

De "Challenger" haalde duizenden stalen boven van de zeebodem, terwijl terzelfdertijd enorme onderzeese oppervlaktes in kaart werden gebracht. De opvallendste conclusie van de trip was de zekerheid dat de diepte van de oceanen vol leven was, dit in tegenstelling tot wat men tot dan toe altijd had gedacht. De reis van de "Challenger" was zo belangrijk dat deze de basis legde voor heel wat oceanografisch onderzoek dat tot op de dag van vandaag nog steeds wordt voortgezet.

"The Silent Landscape. In the wake of HMS Challenger 1872-1876" (ISBN 0-7195-6530-8) werd als hardback uitgegeven, telt 285 pagina's en kost £20. Het is een uitgave van John Murray (Publishers).

koop een gids voor je
een jacht koopt

Het aankopen van een eigen jacht is niet

altijd een eenvoudige zaak. Er zijn zoveel verschillende klassen, de bieders zijn over heel Europa (en zelfs daarbuiten) verspreid, heel wat aspecten van het te kopen schip moeten grondig worden afgewogen. Die 'opdracht' zal alvast vanaf dit jaar iets eenvoudiger worden door de allereerste publicatie van de "Reeds Yacht Buyer's Guide". Het betreft een buitengewoon nuttige en praktische gids voor het kopen van een nieuw of tweedehands jacht uit de range 20 tot 40 voet.

Deze eerste editie beschrijft zeiljachten die nu nog gebouwd worden, van Athenas tot Bavarias, Beneteaus tot Dufours, Elans tot Feelings, Halberg Rassys tot Jeanneaus. De sectie tweedehands schepen beschrijft yachten die niet langer gebouwd worden maar nog steeds beschikbaar zijn zoals daar zijn Andersons, Contessas, GibSeas, Hunters, Legends, Nicholsons, Sigmas tot Westerlys. Alle aangeboden schepen (waarvan er telkens een kleurenfoto werd opgenomen) worden grondig beschreven. "Reeds Yacht Buyer's Guide" (ISBN 0-7136-7050-9) telt 224 pagina's en kost £19.99.

Aankopen kan via de gespecialiseerde (watersport)boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Adlard Coles Nautical, 37 Soho Square, London W1D 3QZ, UK. Tel.+44/20.7758.0200. Fax +44/20.7758.0222.

Op de vismarkt...

De Bond van West-Vlaamse Volkskundigen hield op 18 september 2004 in Oostende zijn jaarlijkse studiedag met als thema "Zeevisserij en maritieme volkskunde". Als aanloop tot deze studiedag werd het Jaarboek gepubliceerd en verspreid. Onder de titel "Op de vismarkt ben ik geboren. Zeevisserij en maritieme volkskunde" brachten samenstellers, wijlen Jef Klausen en Roger Jansoone een zeer breed scala maritieme en visserijgebonden aspecten samen. Het boek werd reeds eerder in HVB uitgebreid besproken. De publicatie past binnen de fel toegenomen belangstelling voor maritieme volkskunde in het algemeen en voor enkele aspecten ervan in het bijzonder.

"Op de vismarkt ben ik geboren" telt 127 pagina's. Aanschaffen kan in België door het storten van 22,5 euro op rekening 470-0267131-17 van de Bond van West-Vlaamse Volkskundigen. Meer inlichtingen bij Volkskunde West-Vlaanderen vzw, Vooruitgangstraat 66, B 8310 Assebroek, Tel. +32(0)50/361.609.

N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Goed voor het imago?

Van scheepsjongen

WE KENNEN DONALD Vantorre (°1958) al een hele tijd. Onstuimig als hij is hebben we hem razendsnel de visserijladder zien opklimmen, van scheepsjongen tot schipper. En de Ibistelg voer hard, zo hebben we kunnen constateren. Misschien wel een beetje te hard, wat goed past bij zijn karakter. Vantorre: *'Maar hoe wil je het anders? De visserij is nu eenmaal wat ze is: een bikkelhard beroep waarin uiteindelijk alleen de winnaars overeind zullen blijven. Tegelijk zorgt dat natuurlijk voor de nodige spanningen aan boord, stress, onveiligheid, ruzies... En je moet het toch maar allemaal kunnen volhouden.'*

HOE HARD HIJ ook gevaren heeft, het ziet er niet naar uit dat Donald uiteindelijk tot die winnaars zal behoren; toch niet tot dezen die in de sector blijven, want hij denkt er nu ernstig over na de visserij te verlaten. Vantorre: *'Er is vandaag maar weinig vaart meer voor schippers. Er blijven te weinig écht Vlaamse vaartuigen over en het vermindert nog steeds. De resterende schepen worden bij voorkeur gevoerd door rederszonen. Veel ervaren schippers geraken daardoor alleen nog als matroos aan de bak. Het is voor schippers-werknemers echt triest geworden op de vloot. Blijkt dat degenen gelijk hadden die indertijd eieren voor hun geld kozen en naar de baggervaart getrokken zijn. Ik ken er uit de visserij die daar nu kapitein geworden zijn; grote mijnheren zijn dat nu hoor. En wij, wat doen wij die achtergebleven zijn? Wij zitten weer in het ruim ijs te kappen zoals we dat ook deden in de tijd dat we nog als scheepsjongen voeren. Misschien is dat wel een goeie titel voor het interview: van scheepsjongen tot... scheepsjongen. Zo zie ik dat.'*

Donald overdrijft niet. Er is een abnormaliteit in de vloot die ons sinds enige tijd ook door anderen gemeld wordt. Enerzijds klaagt de sector steen en been over een personeelstekort; anderzijds worden schippers en motoristen duidelijk tegen hun zin onder hun niveau aangemonsterd. Ruimte voor alternatieven is er niet: wie niet akkoord gaat mag

de matras van boord halen. Het is wellicht het ultieme bewijs dat wij gelijk hadden toen we destijds schreven dat onze vloot diep onder zijn leefbaarheidsgrens aan het vallen was. We hadden gelijk toen we de lezers ervan verwittigden dat de sector zodoende op een glijbaan zou komen te zitten die haar onvermijdelijk naar steeds grotere dieptes zou jagen. En tot steeds grotere contradicties, want wat moet je denken over een sector die over het personeelstekort klaagt en er tegelijk alles aan lijkt te doen om zijn middenkader weg te pesten?

Enige maanden geleden mochten we nog de vijftigjarige schipper-motorist Bernard Dierckens interviewen die toen al anderhalve maand (!) zonder werk zat omdat hij weigerde onder zijn niveau aangemonsterd te worden. Een schipper-motorist! De sector blijkt 's mans *know how* niet meer nodig te hebben!

Dierckens wees er ons toen op dat bepaalde subsidieregelingen zelfs pervers zijn. De regering loofde destijds groot geld uit voor nieuw startende schippers die in de onderneming opgenomen worden. Veel reders gebruikten de maatregel evenwel om hun zonen in de rederij te brengen (kassa!) en de schipper-werknemers bleven in de kou staan. De regeling die voor starters bedoeld was kwam daardoor bijna uitsluitend ten goede aan de gevestigde waarden.

Vantorre: *'Dat is toch geen normale situatie meer. Onlangs stond ik weer op zo'n schip ijs te kappen. Het is niet dat ik dat niet wil doen, maar je stelt je daar toch vragen bij. Heb ik daarvoor al die schipperservaring opgedaan? Heb ik daarvoor die brevetten behaald? Om werk te verrichten dat elke jonge gast kan doen? Hebben wij, de schippers van de vloot, daarvoor nieuwe visgronden gezocht en gevonden? Heeft de sector echt niets beters meer voor ons in petto? Waarom zou ik dan nog blijven?'* Voor een sector die het personeelstekort tegen beter weten in aan haar slechte imago blijft wijten zijn het belangrijke vragen die Donald stelt. Vantorre: *'Imago? Wat is dat voor iets dat imago? Ik ken dat niet. Ik weet alleen dat het er in de visserij niet op ver-*

De citaten



"De algemene ledenvergadering van de Noordzee-RAC [Regionale Advisory Council] wordt voorgezeten door Michel Claes (voorzitter Stichting Duurzame Visserijontwikkeling België)."

Visserijnieuws, 12 november 2004

"God zei me Al-Queda te verslaan en ik versloeg ze. Dan vroeg hij me Saddam aan te pakken, wat ik deed. Nu heb ik de opdracht gekregen de problemen van het Midden-Oosten op te lossen."

George W. Bush in 'The revelations of St. George', Counterpunch, 30 juni 2003

"De uitputting van de olievoorraad zal misschien niet meer voor deze tijd zijn maar de schaarste zal steeds meer de prijs bepalen. Een garantiefonds, biodiesel of minder energie verbruikende visstechnieken wat wordt het?"

LC in het Informatieblad RC, nov. 04.

"Zo'n Freya Van den Bossche, Bruno Tobback of Inge Vervotte, die hebben geen enkele kennis van het terrein waarvoor ze minister zijn, maar ze leggen er wel voortdurend ronkende verklaringen over af. Of zo'n Kathleen Van Brempt: die is toch om de drie maanden minister van een ander departement, en meteen weet ze er alles over."

Hugo De Ridder, politiek auteur in Het Laatste Nieuws 25.09.04

"Hoe zorgt men er eigenlijk voor dat heren juist aan die verkeersborden oversteken?"

(Een visser op reis in de Ardennen)

"Een foto is geen schilderij en een foto-graaf is geen kunstenaar. Punt uit. Het is onze taak om met beelden datgene te vertellen waarvoor woorden tekortschieten. Waarmee ik niet wil zeggen dat elk beeld een duidelijke boodschap moet hebben. Helemaal niet. Een foto toont, maar een foto kan en moet evengoed vragen oproepen."

Yann Arthus-Bertrand, fotograaf van De aarde vanuit de hemel in De Morgen 16.10.04

"De arbeidsduurverlenging gaat de zaken niet volledig omkeren, maar heeft wel twee voordelen. Ze is een belangrijk signaal dat er meer gewerkt moet worden. En als de langere arbeidsduur niet volledig of niet gecompenseerd wordt, komt de verlenging neer op een verbetering van de kostenstructuur van de onderneming."

Philippe De Buck, secretaris-generaal van de Europese Werkgeverskoepel (UNICE)

"De meeste Nederlanders hebben liever goede collectieve voorzieningen dan een overheid die de burger aanspoort meer eigen verantwoordelijkheid te nemen. Het kabinet-Balkenende II is mede daardoor zeer impopulair."

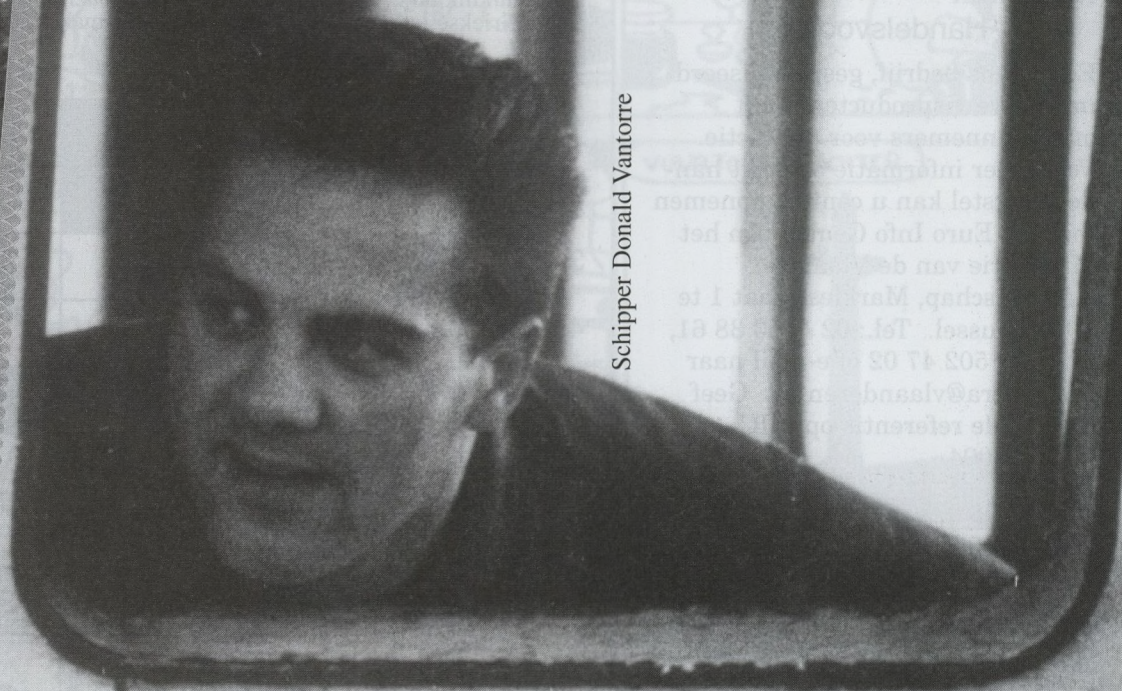
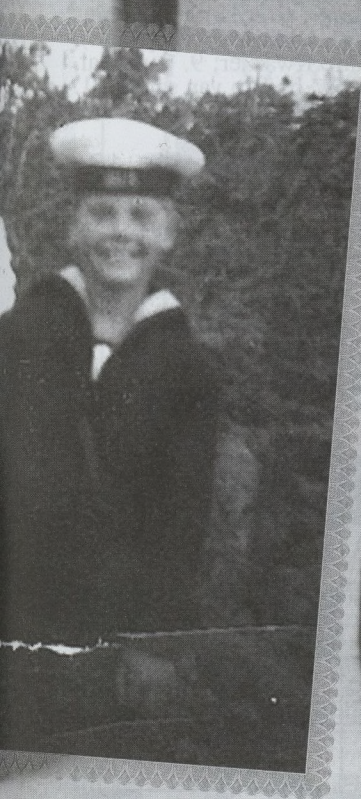
Conclusie onderzoek van De Volkskrant

"Het recht op privacy is niet oneindig. Het eindigt waar andere rechten beginnen en het recht op nieuwsgaring is belangrijker."

Jan Vansevenant, lid van de Privacycommissie.

gen tot... scheepsjongen

Visserscarrière aan het begin van de XXIste eeuw



Schipper Donald Vantorre

betert. Dat wil zeggen: als er langs de ene kant iets verbetert dan verslechtert het gewoon aan de andere. Ze sollen vandaag met de jongens. Vierdubbele reizen naar Denemarken! Binnen op donderdagavond. Heel de nacht aan het werk tot vrijdagmorgen. Maandagmorgen om 7 uur weer aan boord tot 's middags en dinsdagavond weer op zee, voor vier weken! Hallo imago? Ik kan gewoon een boek schrijven over de rare situaties die je in de visserij tegenkomt.' Donald Vantorre is nochtans een rasvisser. Je hoort het aan zijn stem, je voelt het aan 's mans pijn, want zijn klacht is vooral een uiting van wanhoop. Vantorre houdt van de visserij! Een hulpkreet is het: 'Is er echt niets tegen te ondernemen tegen deze scheve ontwikkelingen?' Hij toont me pakken foto's van vangsten die hij geraliseerd heeft en waarop hij trots mag zijn. 'Ik heb veel nieuwe en goeie visserijen ontdekt. Ik was de eer-

ste om in het 'slijk' ten zuiden van Head Deep te vissen. Daar is een put van vijftig mijl lang. Op 't diepste punt is 't daar 70 vadem diep. Vroeger ging niemand daar vissen. Ze stoomden daar gewoon voorbij. Ik probeerde het toch en men lachte me uit. Wie gaat er nu in dat slijk vissen, zo zegden ze. Maar met carnaval van dat jaar kwam ik met een reuzenvangst naar huis die aan het schip een reuzenbesomming opleverde. Ik had toen al de toestellen afgeplakt zodat niemand kon zien waar ik de vangsten gerealiseerd had. Ja, ik was de eerste. Nu vissen alle grote boomkorvaartuigen daar van februari tot april.' Hij vertelt me hoe hij destijds een reder uit de penarie gehaald heeft, hoe die reder hem beloofde dat hij 'een deel' in het schip zou krijgen en hoe daar uiteindelijk niets van terecht gekomen is.

Ook dat is een verhaal dat we in-

middels al menig keer opgetekend hebben. Het blijkt personeelspolitiek te zijn dat goeie schippers 'een deel van het schip' beloofd krijgen. Helaas blijkt het ook personeelspolitiek te zijn dat die belofte veelal niet gehouden wordt. Al te vaak is het niets anders dan de spreekwoordelijke wortel die de even spreekwoordelijke ezels aan 't lijntje houdt. Tegen de tijd dat de ezels dat ook dóór heeft, heeft die tijd haar werk gedaan. Tegen die tijd hebben de schippers hun jeugd achter zich gelaten. Dan komt het moment waarop ze zich afvragen of de visserij hun nog een toekomst te bieden heeft. Donald Vantorre vreest duidelijk dat dit niet het geval is. Hij volgt daarmee het spoor van al die anderen die inmiddels uit de sector verdwenen zijn.

Imago of werkelijkheid? (fv)

Alphonse Lowyck overleden

Op 27 oktober is Alphonse Lowyck, echtgenoot van Françoise Lauwereins, in Benidorm overleden. De 83-jarige Oostendse ondernemer werd geboren op 1 mei 1921. Fons Lowyck was in 1962 de stichter van de Scheepstimmerwerf Lowyck & Zoon, bedrijf dat drie jaar geleden werd overgenomen door de Barkentine Armada Group van Hans Keters en Pieter Claerbout.

FRANKRIJK

Handelsvoorstel

Een Frans bedrijf, gespecialiseerd in nieuwe visproducten zoekt onderaannemers voor productie. Voor meer informatie over dit handelsvoorstel kan u contact opnemen met het Euro Info Centre van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Markiesstraat 1 te 1000 Brussel. Tel.: 02 / 553 38 61, fax: 02 / 502 47 02 of e-mail naar eroscentra@vlaanderen.be. Geef daarbij de referentie op: EIC N2553/2004.

GOED MIS

Niet 35.000 ton maar 8.938 ton aanvoer bij ZV

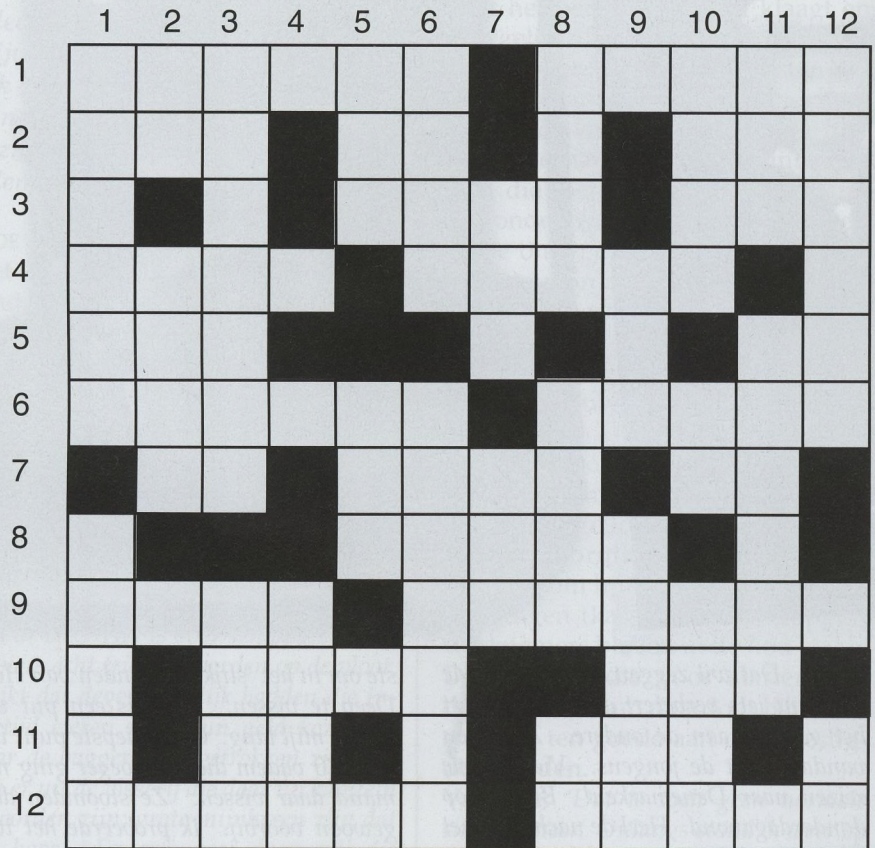
In het vorige HVB-nummer staat in de bijdrage "Oostende haalt tien jaar achteruitgang op" een foutief cijfer voor het aanvoergewicht in Zeebrugge. Onder de tussentitel "Marktaandeel" staat te lezen: "Met 35.000 ton aanvoer blijft Zeebrugge uiteraard de grootste aanvoerhaven." Dat is erg veel want er moest staan 8.938 ton om precies te zijn. Het verschil is te groot om het ongemerkt te laten voorbijgaan. Onze excuses hiervoor. (gw)

OPLOSSINGEN MARITIEM KRUISWOORDRAADSEL III (HVB X/2004)
HORIZONTAAL: 1. zeelt, vleet; 2. eer, romp, bol; 3. E, wrak, ge, ni; 4. mot, wak, zyl; 5. as, lpo; vena; 6. Heim, ce; 7. schar, buis, G; tra, mui, lee; 9. A, vlaai, ra; 10. abeel, slagzij; 11. lengte, O; 12. N, omlaag.
VERTIKAAL: 1. zeemanstaal, ee, os, cr, ben; 4. ha, leg; 5. trawler, alt; 6. okapi, ma, eo; 7. vm, kombuis; 8. lpg, ui, lol; 9. vci, ra; 10. eb, zeeslag; 11. tonijn, zog; 12. lila, getij.

MARITIEM KRUISWOORD IV

HORIZONTAAL: 1. roepnaam moreel consulent zeevisserij, bevrachten van een schip; 2. bloeiwijze, achter, seinvlag 'Man overboord', Utrechts Theater Overleg; 3. seinvlag 'Stop direct', Europese munt, Industrieel Assurantiekantoor; 4. kwekelingschool te Bredene, Z 48, seinvlag 'Ik wil met u in verbinding treden'; 5. zero, seinvlag 'Ik verlang een loods', pers. vnw; 6. zigzag varen, merkteken in vaarwater; 7. kroon (afk.), rijstveld, Algemene Economie; 8. seinvlag 'Ik heb een duiker onder water', riviervis, seinvlag 'Ik heb assistentie nodig'; 9. te strak van touw, koppotig weekdier; 10. uitroep (scheepvaart), Openbare Lagere School; 11. seinvlag 'Ik verander van koers naar stuurboord', dierengeluid, familielid; 12. scheepsleuning, insnijden van haring.

VERTIKAAL: 1. aal, god der wereldzeeën; 2. rivier in Noord-Brabant; tussen bodem en de openstaande huid van een vaartuig; 3. vissersvaartuig, vertrekken op zee (Engels); 4. seinvlag 'Blijf uit mijn buurt, ik vis in span', seinvlag 'Ik sla volle kracht achteruit', inwoner uit Thailand; 5. een zekere, Europese Statistische Berichten, seinvlag 'Neen'; 6. zee-engte, verbinding door middel van een touw of lijn; 7. zeevis, lekkage (scheepvaart), instrument om diepte te meten, vaartuig, Operatie Kwartier; 9. papegaai, huidmondje; 10. heuvel langs de zee, bazige vrouw, bodem van schip; 11. Griekse letter, elft; 12. de razeilen vastmaken, binnen.



SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:
Royerssluiskaai 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.



DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Voor mensen met een kwak hart en een wak karakter



The Proof of the Pudding

Lezer! Wellicht kent u iemand die blij zou zijn mocht hzij 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

N.V. Motorvisserij bestaat 25 jaar

Het is steeds verheugend wanneer een rederij een jubileum vieren kan. In de huidige tijd, waar het voor de visserij zo moeilijk is verder te bestaan, waar er regelmatig vissersschepen verkocht worden, waar zelfs vissers uitgeweken zijn of velen trachten naar staatsdiensten over te gaan, is het krachtversterkend te zien dat dank zij de wilskracht van verschillende mensen, onze visserij toch nog voort kan bestaan.

Zo bestaat dan ook de N.V. Motorvisserij 25 jaar. We zouden de rederij bijna kunstschildersfamilie kunnen noemen want een traditie bij de <<Motorvisserij>> wil dat alle schepen de naam van een grote Vlaamse kunstschilder dragen. En wanneer men hoort spreken van de <<Rubens>> of de <<Van Eyck>> dan weten we dat het een van die mooie moderne vissersschepen van de <<Motorvisserij>> is.

Ijn en twintig jaar lang zijn de schepen van de <<Motorvisserij>> ter visvangst gevaren. Er zijn er die niet meer terugkwamen; er gingen er verloren door het oorlogsgeweld; ondertussen werden de oude schepen door betere en modernere vervangen. Een kwart eeuw lang werd er gewerkt, en het is wel interessant eens een kort overzicht van de geschiedenis van de <<Motorvisserij>>, de derde oudste en de tweede overlevende van de drie grote rederijen van vroeger.

Flink begin

Op 7 december 1929 werd de N.V. Motorvisserij gesticht. Een eerste schip werd gebouwd de O.291 <<Teniers en Jordaens>>, de eersteling van een grote schepenfamilie. Het duurde niet lang vooraleer het bedrijf uitbreiding nam. In 1930 immers kwamen een drietal vaartuigen de familie vergroten, het waren de O.292 <<Van Eyck>>, de O.293 <<Van der Weyden>> en de O.294 <<Van der Goes>>.

Het volgende jaar kwam een nieuwe eenheid, de O.295

<<Meminck>> en dan nog de O.296 <<Breughel>>. Pas enkele jaren oud en reeds telde de rederij zes vissersvaartuigen. Met die zes eenheden werd een tijdlang doorgewerkt, tot in 1938. Toen werd de O.297 <<Rubens>> gebouwd en in gebruik genomen.

Harde tijden

Maar ook het noodlot spaarde deze rederij niet. Begin 1939, op 26 Januari, ging de O.294 <<Van der Goes>> verloren. Maar niet alleen het schip, daarbij verdwenen ook de acht bemanningsleden in de golven. Er heerste rouw in de rederij, maar spijs alles diende doorgewerkt. Datzelfde jaar werd ook de O.296 <<Breughel>> verkocht, daar het schip geen voldoening meer gaf. Integendeel werden er drie nieuwe eenheden in de Motorvisserij opgenomen: de O.296 <<Van Oost>>, de O.298 <<Van Dyck>> en de O.299 <<Van Orley>>.

Met de zeven vaartuigen zou er heel wat kunnen gepresteerd worden, maar helaas, dan kwam de oorlog als spelbreker. In 1940 ging de O.293 <<Van der Weyden>> verloren en in 1941 was het de beurt aan de O.297 <<Rubens>> en de O.299 <<Van Orley>>. Natuurlijk kon er in de oorlogsjaren van nieuwe aanwinsten geen sprake zijn.

Grote uitbreiding

Maar pas was de oorlog voorbij of ook de Motorvisserij werd nieuw leven ingeblazen. Reeds in 1946 werden vier schepen gebouwd en in de vaart gesteld, het waren de O.297 <<Rubens>>, de O.299 <<Breughel>>, de O.293 <<Van der Weyden>> en de O.294 <<Van Orley>>.

Toen in 1947 de <<Scheepsmetaalwerken>> in het kader van de <<Motorvisserij>> werden gesticht, nam ook de rederij groter uitbreiding en werden de O.301 <<James Ensor>>, O.302 <<Frans Courtens>> en de O.303 <<Artan>> in charter uitgebaat.

In 1948 werden twee vaartuigen, die niet meer aan de moderne eisen voldeden, verkocht. Het waren de O.296 <<Van Oost>> en de O.298 <<Van Dyck>>. Integendeel werden er twee andere en een nieuw gebouwde vissersvaartuigen in dienst genomen: de O.304 <<Laarmans>> en de O.305 <<François Musin>>.

1949 was een jaar van minder activiteit. De drie schepen welke in charter uitge-

baat werden, werden terug aan de staat overgemaakt. De O.295 <<Meminck>>, de O.290 <<Teniers>> en de O.292 <<Van Eyck>> werden verkocht. Daarbij kwam weer een ramp de rederij en de Belgische visserijvloot treffen. Eind Oktober 1949 ging de O.304 <<Laarmans>> pas een jaar in de vaart, verloren, waarschijnlijk nabij de Doggersbank. Het was een der grootste rampen uit de geschiedenis van de visserij: niet minder dan tien leden van de bemanning lieten er het leven.

Vanaf 1959 werd een nieuwe modernisatie doorgevoerd. De O.298 <<Van Dyck>> was een eerste modern schip, dat in 1951 gevolgd werd door de O.293 <<Van Eyck>>, de O.294 <<Van Orley>> en de O.269 <<Van Oost>>. Integendeel werden de oudere <<Van der Weyden>>, <<Van Orley>> en de <<Jordaens>> verkocht.

Nog maar pas enkele maanden geleden kwam een nieuwe aanwinst de vaartuigenfamilie van de <<Motorvisserij>> vergroten, de O.395 <<Van der Weyden>> aangekocht in Engeland, een der grootste eenheden van onze vissersvloot.

De jubileum-viering

Natuurlijk dient een jubileum gevierd te worden. Temeer dat er zoveel aanleidingen waren om te vieren, daat talrijke zustermaatschappijen van de Motorvisserij eveneens reden om feesten hadden. De <<Ostend Stores en Rope Works>> bestond 35 jaar; de <<Frigorifères du Littoral>> en de <<Scheepsmetaalwerken>> konden bogen op een 7-jarig bestaan, terwijl tevens de jongste spruit van de grote familie <<Morubel>> onlangs ter wereld kwam, wat ook wel mag gevierd worden.

Voegen we daarbij nog dat het vorig week Zaterdag tevens de verjaardag was van de heet Lucien Decrop, afgevaardigde beheerder van al deze maatschappijen, en het was dan maar heel natuurlijk dat talrijke personaliteiten en al het bedienden-personeel van hoger genoemde firma's samen aan tafel zaten en <<Hotel des Thermes>>.

Aan de eretafel hadden o.m. plaats genomen de heer L.P. Decrop; minister Van Glabbeke; secretaris-generaal Malderez, directeur-generaal De Winne; dd. Burgemeester Quaghebeur; dhr Devos, eredirecteur-generaal van het

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

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

Zeewezen; Commodore Timmermans; volksvertegenwoordiger de Kinder, bestendig afgevaardigde Smissaert; bestuurssecretaris Poppe; hoofdwaterschout Carlier; de hh. Schepenen Piers, Dehouck en Van Caillie, Delbaere P., A. Blondé, en nog talrijke andere personen uit de Belgische visserij.

Terwijl de lekkere spijzen in een vlot tempo werden opgediend, kwam de welsprekendheid natuurlijk ook om het hoekje kijken. Vooreerst hoorden we dhr Delbaere, voorzitter van het Vlaams Economisch Verbond, die een warme hulde bracht aan dhr Lucien Decrop.

Bestaansrecht bewezen

Als tweede spreker kwam de heer Deherde aan de beurt. Als directeur bij <<Ostend Stores and Rope Works>> wenste hij eerst en vooral de heer Decrop geluk met zijn verjaardag en bracht hij hulde aan de grote toewijding die de jarige voor zijn zaken heeft. Verder wees spreker er op dat er door de tot standbrenging van nieuwe bedrijven, veel werkloosheid uit de wereld kon geholpen worden. Maar vooral dienen er nieuwe industriën geschapen, vervolgd spreker, die voortvloeien uit reeds bestaande bedrijven. Zulke nieuwe industriën zullen zeker sukses hebben.

Verder wees de heer Deherde nog op de grote werking van de firma waarvan hij directeur is, tot zelfs ver in het buitenland. Hij eindigde met de verzekering dat het voor zijn maatschappij en voor gans Oostende een grote eer was de heer L.P. Decrop te kunnen huldigen. Hierop was het de beurt aan de heer Kamiel Menu, namens de <<N.V. Motorvisserij>>. Hij wees er vooreerst op dat dit feest een belangrijke gebeurtenis

was, vooral nu de <<Motorvisserij>> 25 jaar oud was en haar afgevaardigde beheerde <<een beetje ouder>>! Op humoristische wijze bracht spreker hulde aan het temperament en het werk van de gevierde. Vervolgens gaf hij een kort overzicht van de geschiedenis van de <<Motorvisserij>> en hoopte dat er nog lange jaren met steeds meer sukses verder zou kunnen gewerkt worden.

De vrolijke noot werd gebracht door dhr K. Vrolijk, een Nederlands reder, die bewees zijn naam niet gestolen te hebben. Als buitenlands reder, ze zegde hij, sta ik in bewondering voor de geweldige taak die de heer Decrop voor zich heeft genomen, en het moet waarlijk een geweldig man zijn!

Handelend over Benelux meende hij een samenwerking tussen onze beide landen te zien die de laatste tijden een flinke stap in de goede richting was. En dat was meteen een gelegenheid voor spreker om met de nodige humor te wijzen op een <<Benelux>>-toestand die te Oostende zou moeten komen en ook flinke stappen in de goede richting zet. Toen ook minister van Glabbeke een korte rede had uitgesproken waarin hij de lof van de jubilerende beheerder en de maatschappijen had gebracht, kwam ten slotte de heer L.P. Decrop zelf aan het woord.

Nog heel wat te doen

Het is aangenaam, zo zegde dhr Decrop, ieder jaar met het personeel aan dezelfde tafel te zitten, want ik hecht veel belang aan deze vriendschap die het ons mogelijk maakt zulke schitterende uitslagen in onze ondernemingen te bekomen. Na hulde gebracht te hebben aan de buitenlandse vertegenwoordigers en

een dankwoord tot het personeel te hebben geuit, richtte spreker zich tot de minister van Openbare Werken en maakte het duidelijk dat er in Oostende nog heel wat te doen viel:

<<Er is reeds heel wat gedaan voor Oostende, langs deze kant van de haven, maar men zou ook wel eens voor de andere kant van de havengeul mogen zorgen. We hebben dringend een nieuwe slipway nodig. Wij kunnen geen grotere schepen in gebruik nemen bij gebrek aan een grote slipway. Een geladen schip moet alles van boord brengen om op de slipway te geraken. En er staan in de handelshaven kranen die nooit werken, waarom deze niet naar de Vissershaven gebracht? En wat de nijverheidsgronden betreft, er moet eens grondig overwogen worden wat daar mee te doen valt. Indien gij kapitaal te kort hebt: wij hebben geld en we willen u helpen.>>

Deze rede werd natuurlijk op een warm applaus onthaald. Veder spreken nog de heren Malderez, sekretaris-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen; dhr Quaghebeur, dd burgemeester, die elk op hun beurt op het belang van de jubilerende maatschappij wezen. Aldus eindigde een geslaagd jubileum, waar allen als in een grote familie samen zaten. En met zulke eensgezindheid en vriendelijkheid mogen we in de toekomst, van deze firma's nog heel wat verwachten! (H.M.)



Foto archief HVB. Motorvisserij viert feest. Datum foto onbekend.

De Stichting Duurzame Visserijontwik

ONZE POLEMIST TER ZEEVISSERIJ is al enige tijd een balans aan het opmaken. Hoe ziet onze visserij eruit op de vooravond van 2005? In hoeverre verschilt dat gezicht van datgene wat hij in 1988 te zien kreeg toen op de visserijkaaien aanspoelde? En vooral, hoe komt het dat de vissersgemeenschap het zover heeft laten komen?

In de vorige editie van HVB had Flor Vandekerckhove het al over de teloorgang van de kustvisserij en over de rol die de overgemotoriseerde Nederlandse eurokotters daarin gespeeld hebben. Vandaag heeft hij het over het begrip 'duurzame visserij' en wat we daarvan mogen verwachten.

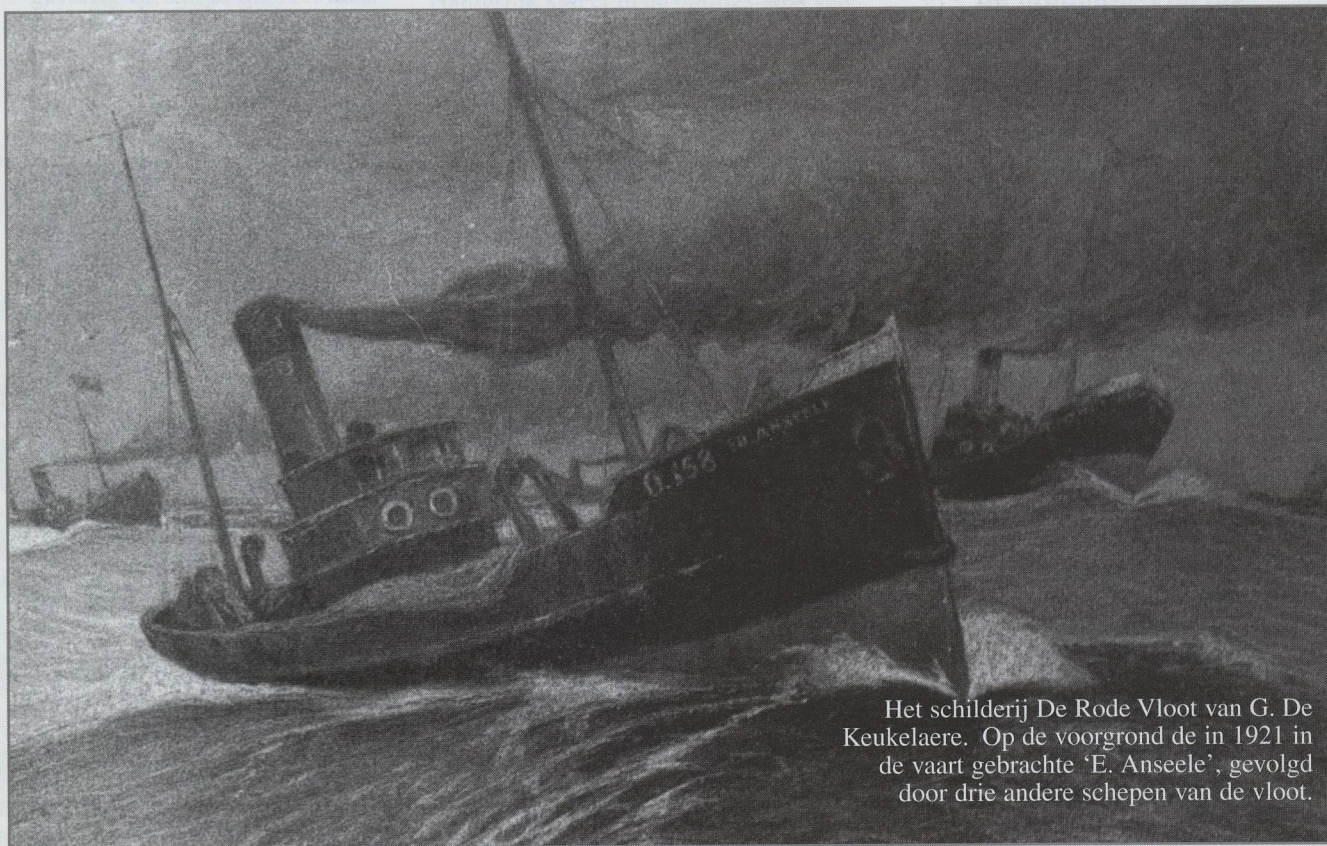
WAT WE NU op de kaaien zien gebeuren, gebeurt in de economie wel meer. Waar de ondernemers het laten afweten, nemen de sociale technocraten het over. Wanneer de ondernemers de hoop opgeven, zien we hoe hun sociale partners de resterende perspectieven schetsen, ontwikkelen en benutten. Die technocraten zijn veelal mensen die zich via hun politiek-sociale organisaties (het zogenaamde middenveld) opgewerkt hebben en die zich sindsdien veel meer door zakelijke dan door sociale overwegingen laten leiden.

van de mensen vervult) te organiseren. Via intercommunales, de sociale sector, OCMW's, gemeenten, ziekenfonds, staat, vakbond... begonnen ze de werkloze Walen aan een job en/of een inkomen te helpen. Ik begrijp niet waarom sommige Vlamingen dat de Waalse socialisten kwalijk nemen. Dank zij hen is Wallonië vandaag iets meer dan de woestenij die de ondernemers er gingen achterlaten.

Het gebeurt trouwens ook in Vlaanderen. Als Brugge thans veel meer is dan het 'Bruges la morte' dat destijds de boeken haalde, dan is dat in grote mate te danken aan het socialistische geslacht Vanacker dat de stedelijke economische ontwikkeling van vader op zoon met strakke hand geleid heeft. Daartoe kochten mantelorganisaties van de partij zelfs winkelpanden op, renoveerden die en lieten ze met groot succes uitbaten.

WALLONIË IS DAAR een goed voorbeeld van. Nadat het land (ertsen, hoogovens, steenkoolmijnen, zware industrie...) leeggeplunderd was, verdween het kapitaal naar winstgevender oorden en bleef het Walenland letterlijk uitgeput achter. In het industrieland dat het destijds

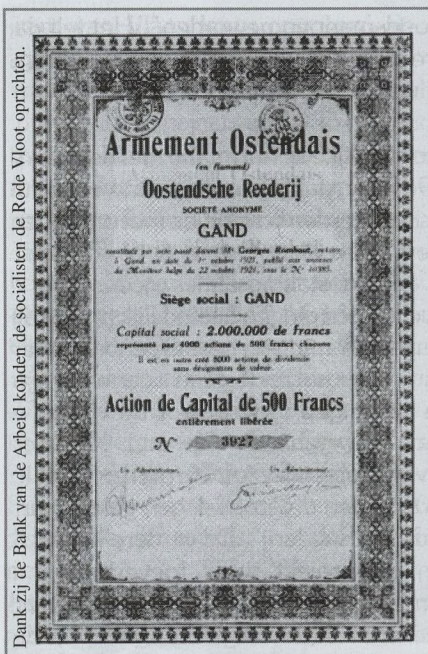
was bestond evenwel ook een bijzonder sterke arbeidersbeweging, vooral van socialistische signatuur. De socialistische zuil zag zich voor een enorm probleem geplaatst. Wat doe je met je volk als de ondernemers er geen industriële complexen meer willen uitbaten? Het patronaat bleef het antwoord schuldig. Dus begonnen de socialisten zelf een economie (dat is immers niets anders dan de manier waarop je de behoeften



Het schilderij De Rode Vloot van G. De Keukelaere. Op de voorgrond de in 1921 in de vaart gebrachte 'E. Anseele', gevolgd door drie andere schepen van de vloot.

ing en de sociale kwestie

Dank zij de Bank van de Arbeid konden de socialisten de Rode Vloot oprichten.



De Oostendenaars van hun kant die zich nog de tijd herinneren waarin ondernemer Julien Goekint en de zijnen het stedelijk ontwikkelingsterrein blokkeerden, weten dat de socialisten, onder de voortvarende leiding van hun kopman Vande Lanotte, ook daar in het gat gesprongen zijn dat de plaatselijke ondernemers (en hun politieke vertegenwoordigers) niet konden vullen. Ook in Oostende zijn het nu de 'socialen', en niet de 'liberalen' die het voortouw nemen in de economische ontwikkeling van de streek.

De visserij, het Wallonië van de Noordzee

EN NU GEBEURT het dus ook in onze sector. Ook in de Vlaamse visserij heeft het patronaat het laten afweten. Dat is enerzijds te verklaren door de ontmoedigende Meerjarige Oriëntatieplannen van de Europese Unie. We *wisten* dat deze maatregelen de vloot tot op haar 'onderste leefbaarheids grens' zouden terugbrengen. We *wisten* dat we er bijgevolg moesten in slagen *alles samen* te houden wilden we nog over een levende vissersgemeenschap (met werven, scholen, kroegen, leveranciers, een vissersijblad...) kunnen spreken. De Vlaamse reders zijn helaas veel verder gegaan dan wat Europa eiste. Terwijl de vloot tot op de grens geminimaliseerd werd, werden daarenboven ook de resterende schepen in de etalage gezet, *waardoor bijna een kwart van het 'noodzakelijke minimum' uit de Vlaamse visserij verdween.* De

Vlaamse vloot is door deze uitverkoop ver onder haar leefbaarheids grens gezakt.

Als georganiseerde economische sector kan de Vlaamse visserij thans alleen nog maar overleven *dank zij kolossaal veel financiële steun van de overheid.*

Sinds kort leidt die overheid dan ook jaarlijks vele miljoenen euro's uit de belastingen af naar de sector die dat geld zal gebruiken om de vissers eindelijk een nieuw sociaal statuut te bezorgen, om de visserij 'duurzaam' te hervormen en om de imagokosten van de sector te bekostigen.

De vakbondssecretarissen hebben een bijzonder grote rol gespeeld in het realiseren van die staatssteun die de sector (top) op de valreep van een complete ineenstorting gered heeft. In ruil hebben zowel Ivan Victor (ABVV) als Michel Claes (ACV) sleutelposities in de sector verworven. Samen delen zij nu de lakens uit in de *Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO)* die zowel op de kaaien, op nationaal vlak als in de Europese Unie door de sector naar voor geschoven wordt als het bakken waarop de Vlaamse visserij haar hoop gericht heeft.

De lezers zullen bijgevolg samen met mij constateren dat de ondernemers ter zeevisserij de toekomst van de sector in handen gelegd hebben van de vertegenwoordigers van het personeel. Ze zullen het er met mij over eens zijn dit een spectaculaire wijziging van de sectortop met zich meebrengt. Wie dit twintig jaar geleden had durven te voorspellen zou toen meteen weggelachen zijn.

Of deze wijziging ook een verandering in de toekomstperspectieven van de Vlaamse visserij met zich mee brengt moet toch eerst nog eens goed bekeken worden.

Zwijg ons over Tina

OP HET EERSTE gezicht zijn er twee domeinen waarop de nieuwe visserijmanagers van de SDVO het verschil kunnen maken. Ten eerste kunnen ze dat doen op het vlak van wat we *de sociale kwestie* noemen. Zij komen immers uit de vakbonden en we mogen ervan uitgaan dat beide kaders die sociale kwestie (waar ze dat ook maar kunnen) vooraan op de agenda plaatsen. Ten tweede kunnen ze dat doen op het terrein van de 'duurzame economie', waarnaar de Stichting in haar naam duidelijk verwijst.

Onder die laatste vlag gaan echter veel ladingen schuil. De Stichting zal eerst



De Gentse socialistische voorman Edward Anseele speelde een centrale rol in de ontwikkeling van de Rode Vloot. Er werd een schip naar hem genoemd en ook de loskaai van de Oostendse vismijn draagt zijn naam.

en vooral geconfronteerd worden met het cynisme van de meest achterlijke delen van het patronaat. In de visserij zijn dat degenen die vinden dat er géén probleem van overbevissing is, dat het milieuprobleem een uitvinding van de groenen is. Zij zullen er alles aan doen om gewoon door te gaan zoals ze bezig zijn. Zij hebben zich verenigd achter de slogan: *'De visserij moet ook economisch duurzaam zijn.'* Het lijkt de logica zelve, maar in de gegeven omstandigheden is het niets anders dan een alibi om vooral geen verandering toe te laten. Er zijn gelukkig ook andere reders. Zij vinden dat het begrip 'duurzame economie' wel degelijk zin heeft. In de visserij is dat een kleine minderheid aan ondernemers die enerzijds zelfstandig nieuwe zaken uitproberen en anderzijds contact met het middenveld zoeken om uit de impasse te geraken.

We mogen ervan uitgaan dat de concrete werking van de Stichting uit een panacee van verlangens uit beide bovenvermelde kampen zal bestaan. Zelf denk ik niet dat andere opvattingen over economische ontwikkeling daar besproken zullen worden, laat staan dat men iets in die richting zou willen overwegen. Dat wil evenwel niet zeggen dat die opvattingen niet bestaan.

Zo zijn er economen die voorstander zijn van de 'zerogroei'. Zij steunen onder andere op het fameuze *Rapport van de Club van Rome* uit de jaren zeventig (en waarvan er thans een aangepaste nieuwe versie bestaat). Zij laten zich beïnvloeden door denkers als Ivan Illich en François Partant. Er zijn er zelfs die voorstander zijn



Een vaartuig van de Rode vloot lost de vangst te Oostende. De man in kostuum is wellicht Leonce Verbrugge, afgevaardigd-beheerder van de NV Oostendsche Reederij, een socialistisch initiatief.

van een economische 'afwikkeling', in plaats van 'ontwikkeling'; ze zijn voor een gestuurd krimpen dat de plaats inneemt van de groeieconomie. We zouden de visserijmanagers daarvoor zeker het meesterlijke 'Décoloniser l'imaginaire' van Serge Latouche kunnen aanraden, maar we veronderstellen dat dit alles hen een beetje (of zelfs veel) te ver gaat. Dan zullen we het ook maar niet hebben over de visie van de Amerikaanse economen Robin Hahnel en vooral Michael Albert die een scherp en realistisch alternatief op de concurrentiestrijd uitgedacht hebben: de participatieve (of participalistische?) economie (boeken: 'Quiet Revolution in Welfare Economics', 'The Political Economy of Participatory Economics', 'Looking Forward, Thinking Forward, Moving Forward', 'Parecon. A Life after Capitalism' en in het Frans 'Après le capitalisme, Eléments d'économie participaliste'). Anderen hebben zelfs nagedacht over een socialistische markteconomie (Pat Devine & Thomas Weisskopf).

Ook als de nieuwe visserijmana-

gers zich verre willen houden van dergelijke 'nieuwlichterij' en zich gemakkelijkshalve inschakelen in het veilige peloton van de 'duurzame ontwikkeling', bestaat voor hen de mogelijkheid daarvoor eens over het visserijmuurtje te kijken. Bij de voorstanders ervan vinden we immers ook interessante eco-economen die zich vooral op de stellingen van Amory Lovins, Lester Brown en de Duitser Ernst Ulrich beroepen.

We willen maar zeggen dat degenen die voortdurend om TINA (There Is No Alternative) roepen ongelijk hebben. Er zijn wel degelijk alternatieven. Alleen wil niet iedereen ze leren kennen.

Un train peut en cacher un autre (opschrift bij Franse spoorwegen)

HET IS NIET de eerste keer in de Vlaamse visserijgeschiedenis dat de 'socialen' de sectorontwikkeling in handen nemen. Dat is eerder al eens gebeurd met de oprichting van de NV Oostendsche Reederij, bijgenaamd de Rode Vloot.

Nadat de socialisten tijdens een vorige eeuwwisseling geconstateerd hadden dat het economisch wonder in de sector tegelijk een sociaal kerkhof in de visserswijken voortbracht, namen ze in de

jaren twintig het initiatief zelf vaartuigen uit te reden. De onderneming kende een groot succes. De Rode Vloot werd een der grootste rederijen die Vlaanderen ooit gekend heeft. De werkomstandigheden aan boord waren voorbeeldig en ze werden prompt overgenomen door de andere grote rederijen die hun vissers anders massaal in de richting Rode Vloot zagen vertrekken. De Rode Vloot werd zelfs dermate toonaangevend dat de directeur ervan tot chef verkozen werd van... de reders ter zeevisserij.

De sociale vernieuwingen die deze Rode Vloot in de visserij gebracht had verdwenen evenwel samen met de 'visbakken'. Vanaf de jaren vijftig palmde de familiale ondernemingen van de 'Pannenaars' en de 'Heistenaars' het openliggende terrein in. De familiale onderneming nam het over van de kapitalistische vennootschap.

Nu ook dit verhaal aan zijn einde lijkt te komen en de familiale ondernemers geen uitweg meer zien is het weer de beurt aan de socialen om de brug naar de toekomst te leggen. In de mini-economische wereld die de sector thans nog is, komt het er in concreto op neer dat Ivan Victor en Michel Claes de sleutels van de sociale kwestie in handen hebben.



Schipper Arsène — Tienne — Blondé, de man die de Rode Vloot mogelijk maakte. Deze visser was gedurende vele jaren gemeenteraadslid te Oostende. De socialistische wijkclub op de Oostendse visserswijk Opex, die door wijlen Daniël — Pette — Verleye geanimeerd werd, werd naar deze schipper genoemd.

'De sociale vernieuwingen die de Rode Vloot gebracht had verdwenen samen met de 'visbakken'. Nu ook de familiale ondernemers geen uitweg meer zien is het weer de beurt aan de socialen om de brug naar de toekomst te leggen.'

Mij lijkt dat een grote achteruitgang te zijn. Maar eerlijkheids-halve moeten we eraan toevoegen dat de Rode Vloot de sociale kwestie destijds evenmin opgelost heeft. De sociale kwestie, gezien als gelijkberechtiging van de onderklasse, bleef actueel gedurende de dertig jaar dat de rode onderneming actief was. De vissers hadden aan boord van die 'rode schepen' *niets te piepen*, net zoals ze *niets te piepen* hadden aan boord van de kapitalistische stoomboten. We hebben daarover mensen geïnterviewd die nog op die schepen gevaren hebben. Zoals het beste deel gewoontegetrouw naar de reder ging, zo ging *het beste deel* op de 'socialistische schepen' naar de beheerders van de maatschappij.

Directeur Vanderol van de Rode Vloot was een (failliete Gentse) industrieel die voor zijn taak de wedde van een Gentse schepen op zak mocht steken, en daarbovenop voor zijn prestige een automobiel onder zijn billen geschoven kreeg. De vissers kregen wel betere werkvoorwaarden, maar de 'socialistische' rederij was evenmin van hen als de 'kapitalistische' dat was. Oudere socialisten die dit stuk lezen zullen me begrijpen als ik zeg dat de 'vervreemding' door de initiatiefnemers van de Rode Vloot niet ongedaan gemaakt werd. De intrede van de

'socialen' in de sector emancipeerde de vissers dus niet in die zin dat ze daardoor gelijk werden aan de reders.

U lacht? Dat komt dan alleen maar doordat niemand u eraan herinnert dat de socialistische beweging die gelijkheid wel degelijk in haar ouwe vaandel droeg. Als u lacht, dan vergeet u wel even dat mensen voor het bereiken van deze gelijkheid hun leven gegeven hebben.

Wat dragen de 'socialen' vandaag eigenlijk nog in hun vaandel? Ook vandaag blijft de sociale kwestie onopgelost. Dat leren we bijvoorbeeld uit het gesprek dat HVB deze maand publiceert met schipper Donald Vantorre: niets te piepen! Nog steeds wordt er geen einde gemaakt aan de *vervreemding* van de loonarbeid. Nog steeds wordt de onderklasse niet geëmancipeerd in een maatschappij van gelijke en vrije wezens.

Zelf zijn we ervan overtuigd dat deze emancipatie des te dringender wordt naarmate de ecologische crisis vergroot. Want de sociale kwestie en de kwestie van een echt duurzame economie zijn nauw met elkaar verbonden. Beide zullen alleen maar opgelost worden als de onderklasse aan het werk kan gaan in niet-concurrentiële omstandigheden. Zo is het aan land en zo is het op zee.

Zijn we met de SDVO op goede weg? Via de Stichting hebben de vakbondssecretarissen alvast zichzelf geëmancipeerd. Nu alleen nog de resterende varende vissers.

Flor Vandekerckhove

Net zoals de Rode Vloot dat destijds gedaan heeft zullen ook zij nu voor een fikse verbetering van het sociaal statuut van de vissers zorgen. Vroeger werd het nodige geld daarvoor geleverd door de socialistische *Bank van de Arbeid* en thans komt het uit de voorafnames van de belastingen van de vissers. Dat verschil heeft niets te maken met de aanwezigheid van (ex-)ACV-er Michel Claes (die we omwille van de esthetica van dit essay maar als een gelige soort socialist laten meespelen, sorry Michel). Het verschil wijst er alleen maar op dat de socialen thans in een *neo-liberale context* werken, waarbij belastinggeld bij voorkeur gebruikt wordt om het noodlijdende kapitaal bij te springen.

De socialistische voorman Eduard — vader — Anseele en de Oostendenaars Arsène — Tienne — Blondé, Verbrugge, Van Muysen en Zonnekeyn wilden destijds, godbetert, het kapitalisme niet omver werpen, evenmin als Victor en Claes dat vandaag willen. Maar Anseele en de zijnen wilden wel degelijk een *tegenmacht* uitbouwen, een economische macht die het kapitalisme openlijk uitdaagde. De huidige 'socialen' in de visserij willen dat helemaal niet. De enigen die zij nog willen uitdagen zijn mensen met dissidente opvattingen, zoals uw dienaar. Zij hebben zichzelf enthousiast ingeschakeld in de theorieën van de 'eigen concurrentiepositie' waarvoor ze de reders zelfs persoonlijk van argumenten voorzien hebben. Zij willen dus eerst de concurrentiepositie van de Vlaamse reders verbeteren.



1-meistoot in 1931. De Oostendse delegatie draagt trots het schilderij van De Keukelaere.

Sint! kerst! nieuwjaar!

HVB

Cadeautjes! Ach, ieder jaar is het weer een kwelling. Wat moeten we nu weer bedenken? Een doos sigaren, een doos pralines, een doos dassen, een doos bloemen... Wat dacht u over een jaarabonnement op HVB.

U betaalt voorlopig niets. U wacht tot u van ons de factuur toegestuurd krijgt (29,75 euro, BTW inbegrepen).

De begunstigde krijgt in elk geval één jaar lang HVB in de bus. Een uniek geschenk!

Uitknippen en opsturen naar HVB, Brusselstraat 12 te 8450 Bredene. Faxen naar 059 32 55 59.

Ja, ik schenk een jaarabonnement aan hieronder vermelde begunstigde

Naam en voornaam:

Straat en huisnummer:

Postnummer en gemeente:

De factuur stuurt u op naar

Naam en voornaam (ev. firmanaam):

Straat en huisnummer

Postnr en gemeente

(Desgevallend) BTW-nummer

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende