



NIEUWBOUWPLANNEN
IN 'T KLEIN
VLOOTSEGMENT

Geldpotvisserij
in het visgebied
Zeevissersfonds

KRA'S 3,5
1/4 KG
1 KG = € 13



Verse
petities!

* de petitie van de rederscentrale
* de petitie van marnix verleene
* de petitie van kurt deman



Februari 1946. De bemanning van de Z 50 Lydie - Zuzanne heeft groep drenkelingen op een vlot kunnen redden. Op de foto van r. naar l.: Theo Everaert, Robert Everaert, Petrus Everaert, Pros Everaert, Thuur Gheselle, Joseph Popelier en een ons onbekende scheepsjongen.

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 73 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:

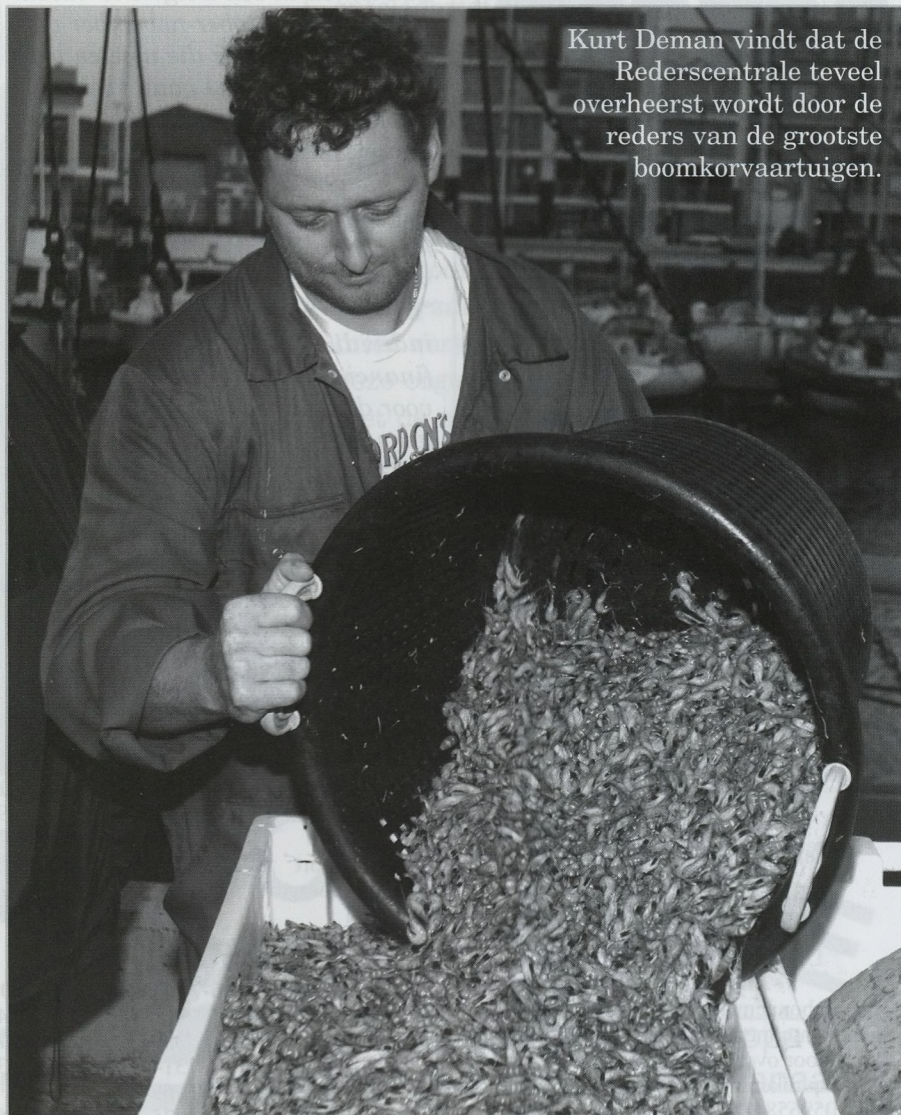
Uitknippen en terugsturen naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene

31 vertegenwoordigers van 26 vaartuigen tekenen petitie:

'Klein vlootsegment heeft GEEN stem in Rederscentrale'

KURT DEMAN van de Z.55 *De Hoop* werd vorig jaar opgenomen in de raad van bestuur van de Rederscentrale als vertegenwoordiger van het klein vlootsegment. Erg veel heeft hij met dat mandaat niet kunnen inbrengen. "Ieder voorstel van mijn kant werd onbelangrijk gevonden en onmiddellijk van tafel geveegd. Ik heb ook een nieuw organigram voorgesteld met een andere verdeling van de mandaten, waarbij ondermeer een van de ondervoorzitters uit het klein vlootsegment zou komen. Op basis van het aantal vaartuigen is dat toch een vrij belangrijke groep die al jaren ondervertegenwoordigd is in het bestuur. Ook in de zgn. task force die werd opgericht zijn wij niet vertegenwoordigd. Het hoeft dan ook niet meer te verbazen dat steeds meer leden hun bijdragen niet meer zullen betalen," betoogt de kustvisser. "Het is toch de taak van de redersvereniging om de belangen van de hele sector te verdedigen. Op de ministeriële kabinetten denken ze dat de reders met één stem spreken, maar onze stem wordt niet gehoord."

SINDS KURT DEMAN zich actief inlaat met de Vlaamse Visserij Vereniging (VJV) die ijvert voor een opwaardering van de garnalvisserij heeft hij het gevoel het helemaal verkorven te hebben bij de sectortop. "Na de protestactie tegen de lage garnalprijs hadden we wekelijks vergaderingen met de Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO), maar we geraakten geen stap vooruit. Als er één groep vissers is die duurzaam vist dan zijn het toch de kustvissers! De SDVO heeft toch de opdracht en de middelen om ons daarbij te steunen.



Kurt Deman vindt dat de Rederscentrale teveel overheerst wordt door de reders van de grootste boomkorvaartuigen.

Het opstarten van een eigen vereniging mag dat niet in de weg staan. In de statuten van de VJV werden onze doelstellingen heel ruim omschreven. De Rederscentrale is daarover gestruikeld. Tijdens een van bestuursvergadering werd ik, ondanks mijn mandaat van de algemene vergadering, door de voorzitter aangevaard de zaal te verlaten omdat ik lid ben van wat hij 'een concurrerende vereniging' noemde. Er werd gedreigd mij uit de organisatie te zetten, maar tot vandaag heb ik daar nog niets over ontvangen. Er staat trouwens nergens in de statuten dat een bestuurslid van de Rederscentrale geen lid mag zijn van een andere

visserijvereniging. Trouwens, zowat alle reders van de Oostkust zijn ook lid van de Vlaamse Reders Vereniging waarvan ook een bestuurslid van de Rederscentrale voorzitter is. De statuten van de VJV hebben als model gediend voor de Vlaamse Vissers Vereniging. Dus!"

"Nu het motorvermogen voor de grote vaartuigen opgetrokken is krijgen de reders die toetreden tot het klein vlootsegment zagezegd vrijheid van vissen in de 12-mijlszone. Maar dat belet niet dat het een discriminatie is dat de 1300 pk-grens wel en de 300 pk-grens niet doorbroken wordt. Aan de 300 pk mag niet geraakt worden. Dat is een beperking die de helft

COLOFON

HVB 73

HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine
van de zee**

MEDEWERKERS: Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, L.A. Ingelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing (†), Willem Lanszweert, L.K.Meratte, Edmond Volk, 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,
Brusselstraat 12,
8450 Bredene
Pas op: geen fax meer!
E-mail:
het.visserijblad@telenet.be
ISSN: 0776-6912
Omslagfoto Guido Walters

Losse nummers: **2,50 euro**

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.

**Laat u niet
(vis)kisten
Neem een
abonnement**

van de vloot treft. Zoals dat nu vastgelegd is in het koninklijk besluit is dat economisch niet haalbaar omdat wij niet langer dan 24 uur op zee mogen blijven en telkens moeten vertrekken en aankomen in een Belgische haven. Van mei tot oktober-november visen wij op tong en die moeten we buiten de kustzone gaan zoeken. Soms hebben we 36 of 48 uur nodig om onze vangsten te maken. De nieuwe voorschriften moedigen dan ook niemand aan om in dat klein vlootsegment te stappen", vindt de voorzitter van de VVV. "Door de koppigheid van enkele individuen hebben we nergens financiële steun kunnen losmaken voor de opwaardering van onze garnaalvisserij. We moeten de hele

organisatie zelf voorfinancieren. Wij hebben al afspraken met de drie vismijnen over het gebruik van koelcellen, het trapzeven van de garnaal en de installatie van een verpakkingslijn. Ook de hele logistiek rond het transport is zo goed als geregeld. De aanvraag voor een label als streekproduct is ingediend. We zorgen ook dat de opstart gepaard zal gaan, in samenwerking met de VLAM, met een goede marketing. Nu we zo ver staan zijn we meer dan ooit overtuigd van de haalbaarheid van ons project. Eigenlijk hadden we het al veel langer moeten doen", is intussen de rotsvaste overtuiging van Kurt Deman.

Hoe groot zijn de kleintjes?

Aantal	36-70 bt	71-180 bt	+181 bt	Totaal
Oostende	16	4	10	30
Zeebrugge	7	24	42	73
Nieuwpoort	6	4	-	10
Blankenberge	1	1	2	4
Totaal	30	33	54	117
%	26	28	46	100

kW	36-70 bt	71-180 bt	+181 bt	Totaal
Oostende	3.328	962	7.777	12.067
Zeebrugge	1.414	6.471	37.076	44.961
Nieuwpoort	1.419	884	-	2.303
Blankenberge	221	221	1.914	2.356
Totaal	6.382	8.538	46.767	61.687
%	10	14	76	100

BT	36-70 bt	71-180 bt	+181 bt	Totaal
Oostende	703	468	2.670	3.841
Zeebrugge	389	2.708	13.620	16.717
Nieuwpoort	314	379	-	693
Blankenberge	69	84	769	922
Totaal	1.475	3.639	17.059	22.173
%	7	16	77	100

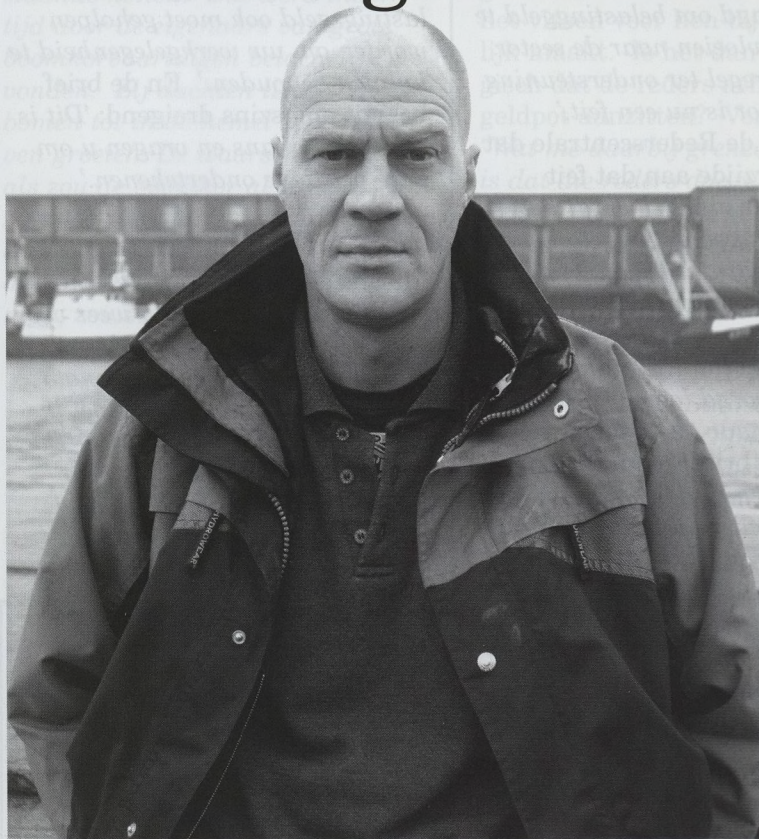
Theoretisch zou het klein vlootsegment tot 30 vaartuigen kunnen tellen. De tonnage van het kustvisserssegment mag volgens het nieuwe Ministeriële Besluit van 9 februari (verschenen in het Staatsblad van 15 februari) maximaal 70 brutoton bedragen en zoals uit bijgaande tabellen blijkt voldoen deze 30 vaartuigen aan die voorwaarde. Hoeveel reders van die mogelijkheid gebruik maken is ons nog niet bekend. De aanvragen mochten tot 1 maart ingediend worden en de aanvragen moeten dan nog door de administratie goedgekeurd worden.

Op vaartuigniveau zijn deze vaartuigen niet onderworpen aan vangstvolumebeperkingen, zoals bepaald in de ministeriële besluiten met betrekking tot de toekenning van vangstmogelijkheden hetzij in het collectieve benuttingssysteem, hetzij in een systeem van individuele quota, en vastgesteld als tijdelijke aanvullende maatregelen. Voor de pelagische soorten en voor soorten die onder een herstelplan vallen zijn wel beperkingen van toepassing. De overeenkomstige hoeveelheden die in het collectieve benuttingssysteem voor vissersvaartuigen met een motorvermogen van kleiner of gelijk aan 221 kW vallen worden echter verdubbeld voor het kustvisserssegment.

Het motorvermogen van een vissersvaartuig dat opgenomen is in het kustvisserssegment, kan vanaf de datum van de beslissing voor een periode van vijf jaar niet worden samengevoegd met het motorvermogen van een ander vissersvaartuig.

Schipper Marnix Verleene heeft er genoeg van

Ontslag uit Rederscentrale!



BEGIN FEBRUARI KREEG de Rederscentrale de ontslagbrief in de bus van de Bredense schipper Marnix Verleene, reder van de O 369 Attila. Dat het ontslag in eerste instantie geweigerd werd om formele redenen (het werd niet verstuurd naar de Raad van Bestuur, maar gewoon naar de Rederscentrale) doet weinig ter zake en werd door Verleene rap rechtgezet. Wat wel terzake doet is dat Verleene in de brief verklaart dat het lidmaatschap van deze organisatie niet langer overeenstemt met de morele principes die hij in het leven hanteert.

Het zit schipper Verleene allemaal erg hoog en hij heeft dan ook geen zin om daarbij een blad voor de mond te nemen. Verleene: *"Het is tijd om een Visserscentrale op te richten die nieuwe wegen inslaat; nieuwe oplossingen aanbrengt."* Hola! Wat is er aan de hand? 🐟

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchttransport



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

YOUR GATEWAY TO EUROPE

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

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :
Tel.: 059/32.34.12 - 059/33.90.90 - 059/33.90.99 - Fax : 059/32.05.82
e-mail : info@vismijnoostende.be
Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

OP 1 FEBRUARI stuurde de Rederscentrale een petitie naar haar leden. In een begeleidende brief legt directeur Corbisier uit dat de petitie door de bemanningsleden ondertekend moet worden en vervolgens teruggestuurd naar de Rederscentrale.

In die door de Rederscentrale voorgekauwde tekst eisen de vissers-werknemers *'van de vakbonden die bevoegd zijn voor de visserij dat zij de middelen verkregen uit belastinggeld ook dringend aanwenden om de werkgelegenheid te blijven verzekeren.'*

Waarom moeten ze dat doen? Ook daar is een antwoord op: *'Momenteel kunnen de rederijen niet meer overleven wat onvermijdelijk tot gevolg heeft dat wij werknemers niet langer werkzekerheid hebben.'* Voor de bemanningsleden die niet

goed begrijpen wat dat alles wil zeggen geeft de Rederscentrale er de nodige uitleg bij: *'Een 5-tal jaar geleden werd bij een vorige brandstofcrisis (...) aan de overheid gevraagd om belastinggeld te laten terugvloeiën naar de sector. Deze maatregel ter ondersteuning van de sector is nu een feit.'* Alleen ziet de Rederscentrale dat er een keerzijde aan dat feit kleeft: *'In de visserij wordt het vrijgemaakte belastinggeld voornamelijk gebruikt ter ondersteuning van de werknemers (sociaal statuut). Dat de pensioenregeling verbeterd is, dat u recht heeft op en gewaarborgd loon enz. kunnen we alleen maar toejuichen'*, zo vervolgt de brief, *'maar de werkgevers bleven in de kou staan, wat niet het geval is in andere maritieme sectoren.'*

Nu de diesel duur blijft vraagt de Rederscentrale aan de vissers *'met aandrang dat u als werknemer de vakbond zou willen overtuigen dat de sector via het vrijgemaakte belastinggeld ook moet geholpen worden om uw werkgelegenheid te kunnen behouden.'* En de brief besluit enigszins dreigend: *'Dit is een laatste kans en vragen u om deze petitie te ondertekenen.'*

Trop is teveel

Marnix Verleene is er niet over te spreken: *"Wat is dat nu weer voor gezever? Zelf vaar ik met twee mannen en ook mijn echtgenote trekt mee het zeegat in. Moet ik die mensen zo'n petitie laten tekenen? Ik denk het niet. Ik heb lang geleden al begrepen dat de visserij nieuwe wegen moet inslaan wil zij de regelmatig terug-*

Nieuwe O 369 Attila wordt 100% ecologisch schip

Schipper Marnix Verleene is een buitenbeentje in de visserij. Toen de rederij in 1998 de 27-meter lange O 369 *Koningin der Engelen* verloor kozen hij en zijn broer Alain ervoor om een kleiner polyester bootje uit te reden. Met de O 369 Attila beoefent Marnix sinds 1999 een visserij met staande netten.

Nu is ook die Attila aan vervanging toe en weer verbaast Marnix Verleene de goegemeente met zijn keuze.

Op de Maritieme Site Oostende werkt men momenteel aan zijn opdracht: de bouw van een houten zeilschip, naar het historische model van de Oostendse tweemastsloep.

Verleene wil met dat houten zeilschip ter visserij trekken. Maar hij wil meer doen dan dat: *"We willen het schip inzetten voor een recreatieve, gerichte visserij die uitsluitend met duurzame*

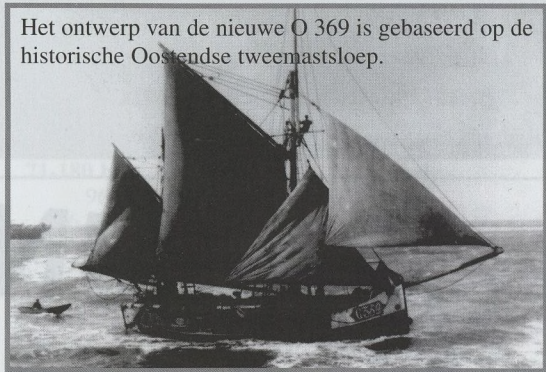
visserijtechnieken beoefend wordt. We willen dat combineren met toeristische initiatieven. Passagiers zijn welkom aan boord. Zo zetten we stappen om het schip in te schakelen in duikexcursies, bezoeken aan de windmolenparken..."

Verleene gaat daarmee de weg op die veel landbouwers inmiddels opgegaan zijn.

Om te ontsnappen aan de productivistische druk van de monoculturen zijn veel boeren bewust overgeschakeld op een combinatie van multiculturen, rechtstreekse verkoop van producent aan verbruiker en hoefvoetrisme.

Marnix wil van zijn nieuwe schip een ecologisch pareltje maken. Zijn visserij zal uitsluitend op ecologisch verant-

Het ontwerp van de nieuwe O 369 is gebaseerd op de historische Oostendse tweemastsloep.



woorde manier gebeuren. Het zeilschip zal zijn elektriciteit en het nodige bijkomende motorvermogen uitsluitend produceren met plantaardige brandstof en ook op die manier zijn steentje bijdragen tot een gezond milieu. (Meer op: www.denele.be)

Nog 'n nieuwbouwproject
in klein vlootsegment:
pagina 19!

SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

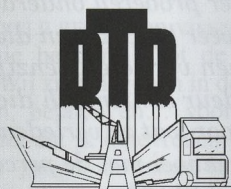
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73

E-mail: info@shipyard-lowyck.com
Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

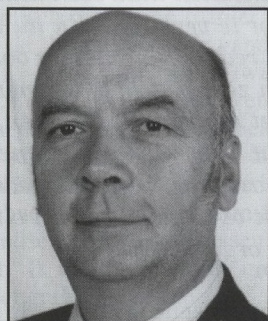
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

komende oliecrisis overleven. Ik heb dat ook daadwerkelijk gedaan en ben van de bordenvisserij overgestapt op een visserij met staande netten. Dat werd inder tijd door de eigenaars van grote boomkorvaartuigen belachelijk gevonden. Zij dachten liever dat de bomen tot in de hemel zouden blijven groeien. De waarschuwingen als zou de boomkor al te belastend zijn voor het milieu en dat het enorme dieselgebruik op den duur de rendabiliteit van de onderneming zou ondermijnen werden

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



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor

Federaal secretaris
zeevisserij

Jules Peurquaetstraat 27

Oostende

Tel.: 059 55 60 85

Fax: 059 70 51 33

E-mail:

Ivan.Victor@btb-abvv.be

R. Vermote:
gewestelijk secretaris

0476 23 40 28

Heiststraat 3

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

E-mail: btbzee@pi.be

door hen al te lang in de wind geslagen. En nu zitten ze met de gebakken peren."

Maar het is intussen wel zover gekomen dat de dieselrekening het vissen voor hen bijna onmogelijk maakt. Is het dan niet logisch dat de reders achter de geldpot aanzitten? Verleene: "Wat me daarbij grenzeloos stoort is dat die reders daarvoor telkens weer de vissers in 't gat steken. Het is een praktijk die al vele tientallen jaren aansleept en die inmiddels al massaal veel vissers uit de sector gejaagd heeft. Die praktijken dateren al van de eerste oliecrisis. Sindsdien betaalt het personeel onrechtstreeks mee in de diesel door de besomming (waarop het loon van de vissers berekend wordt) te verminderen met een bedrag dat als bijdrage van het personeel in de gasolieprijs beschouwd wordt."

Schattenjacht

Het is een bekend voorbeeld, maar zijn er ook andere? Verleene: "Ze kunnen het maar niet afleren. Sinds de sector erin geslaagd is het vrijgemaakte belastinggeld in de sector te hou-

den is het hek helemaal van de dam. Die geldpot is nu voortdurend onderwerp van allerhande machinaties van mensen die er hun hand in willen steken. Weet je dat een deel van dit oude belastinggeld ook gebruikt wordt om zagezegd het imago van de sector te verbeteren? Wat wil dat zeggen? Niemand weet het, maar op de kaaien vermoeden we wel dat recepties, uitgebreide etentjes en andere verzetjes uit die geldpot betaald worden. Wie controleert dat eigenlijk nog allemaal? Wellicht gaan die controles zelf gepaard met zo'n etentje. Is dat daar niet allemaal van 'ons kent ons'? En dan zijn er ook nog die gesubsidieerde visserijexperimenten die almaar door dezelfde reders uitgevoerd worden. Op de kaaien weten we niet waar dat geld vandaan komt, want niemand zegt het ons, en als ze het ons zeggen dan begrijpen we het zelfs niet, maar dat belet niet dat die experimenten uitgebreid over 't mondje gaan. Zo is er bijvoorbeeld dat experiment geweest met het vissen met kortlijnen. Mensen stellen zich daar vragen bij hoor. Hoeveel heeft dat experi-

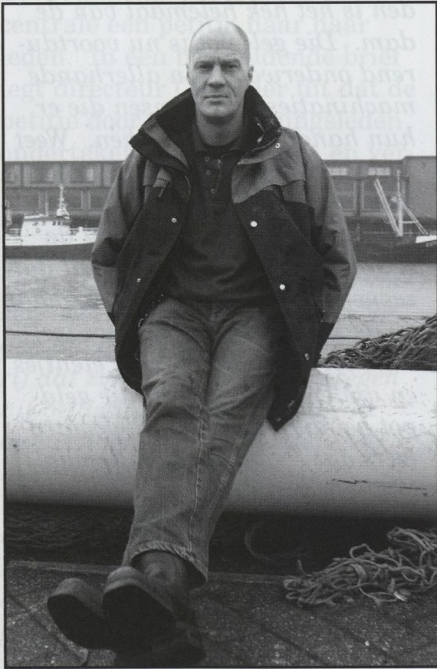
Vakbonden reageren verontwaardigd

In een reactie op de petitie van de Rederscentrale verspreidden de vakbonden een pamflet onder de titel: 'Vissers laat u niet misleiden'. Daarin spreken de vakbonden de reders tegen waar die beweren 'dat zij niet beter worden van het belastinggeld dat terugloeft naar de sector'.

Zo wijzen de bonden erop dat reders geen accijnzen betalen op de brandstof terwijl de werkgevers in het vervoer, binnenvaart, luchtvaart en koopvaardij dit wel moeten doen; dat de reders slechts een fractie van de werkgeversbijdrage (RSZ) betalen die andere werkgevers wel afdragen waardoor de vissers een veel te laag vakantiegeld en pensioen ontvangen; dat sommige reders in de voorbije jaren gigantische bedragen Europees geld hebben binnengehaald 'waar niet de sector, maar zij zelf beter van zijn geworden'. Bovendien halen de reders

uit die fondsen ook nog eens het geld voor repatriëring en bemanningstransport, voor het betalen van beroeps- en beschermkledij en voor het bijpassen van de gewaarborgde lonen.

Ook weten we nu dat eind vorig jaar aan de reders een tewerkstellingspremie betaald werd om "U" tegen te zeggen. De vakbonden wijzen er verder op dat de reders geen eigen middelen inzetten voor de ondersteuning van brandstofbesparende initiatieven zoals econometer en cruisccontrole. Voor de omschakeling van zowat een derde van de vloot van boomkor naar plankenvisserij, waardoor tot 60 % brandstof kan bespaard worden, zullen de reders massaal ondersteund worden. Alles samen betekent dat een injectie van 6.000.000 euro, of 242.039.400 oude Belgische franken, aldus het verenigd vakbondsfront.



ment gekost? Hoeveel heeft de expert ter zake daarbij op zak gestoken? Wat heeft hij daarvoor moeten doen? En wat zijn de resultaten? Kan ik die kortlijnen nu gaan ook gebruiken op mijn schip of is het allemaal een slag in het water geweest? Is het dan vreemd dat de vissers de indruk krijgen dat al die subsidies maar naar een beperkt aantal mensen vloeien?"

Vraag is of die vissers daar slechter van worden. Het geld wordt nu nu eenmaal ter beschikking gesteld en een experiment moet per definitie ook kunnen mislukken. Verleene: "Luister. Dat belastinggeld zit nu ergens in de sector. Laat ons het verder gewoon de geldpot noemen. De jacht is open verklaard en iedereen gaat nu achter die pot aan. Iedereen, MAAR NIET DE VISSERS van wie dat belastinggeld uiteindelijk komt, want die mogen alleen maar meedoen

als het ten voordele van de reders gaat. Zoals ook nu weer met die petitie. Het is een spel dat zich boven de hoofden van de vissers afspeelt, terwijl zij toch de sterkhouders van de sector zijn. Maar zij worden langs alle kanten gepasseerd. Inmiddels stort het merendeel van de reders het geld zelfs niet meer door naar het sociaal secretariaat. Minder dan één op tien reders is in orde met zijn betalingen. Hun vissers verliezen daardoor meteen ook een pak voordelen die aan het nieuwe sociaal statuut vasthangen, want het sociaal secretariaat steekt in dat geval de handen in de lucht."

Vissers betalen de rekening

Alle middelen zijn goed, zo blijkt. "In het nieuwe statuut verwerft de visser een minimumloon. Als hij via zijn percentage niet aan dat bedrag komt, wordt het Zeevissersfonds (waar een groot deel van de geldpot zich bevindt) ingeschakeld en zo geraakt de visser toch aan zijn minimumloon. Een aantal reders zagen hier hun kans. Ze lieten het sociaal secretariaat weten dat hun vissers aan een veel lager percentage betaald werden dan toen er van een minimumloon geen sprake was. Een visser die vroeger aan pakweg 5% voer deed dat nu zogezegd opeens nog maar aan 2%. Daardoor geraakte hij uiteraard niet aan het minimumloon en legde het Zeevissersfonds het ontbrekende bedrag bij. Vanaf dat moment werden de lonen van die vissers grotendeels door het Zeevissersfonds gedragen en niet meer door de rederij; een interessant draaimolentje om in de geldpot te graaien."

Maar het is ook regelrechte fraude. Zo'n praktijken kunnen toch niet lang uit de schijnwerpers blijven? Verleene: "Ja, dat is zo. Het sociaal secretariaat heeft er die reders dan ook op gewezen dat die bedragen vroeg of laat toch op hun rekening zouden komen te staan en er werd inmiddels afgedongen dat de rederijen officiële, vaste percentages opgelegd krijgen. Dat heten nu minima te zijn, maar dat wil tegelijk zeggen dat hogere percentages voortaan weer puur afhangen van de willekeur van de reder. Maar als je in deze tijden van al te dure diesel op de goedheid van de mens achter de reder moet rekenen, dan ben je als visser ver van huis weg. Als die reders er niet in zullen slagen het geld van boven los te krijgen, gaan ze dat wéér proberen onderaan te halen... wéér bij degenen die zich niet kunnen verweren, tenzij door de sectordeur achter zich dicht te slaan. Door wat ze verleden jaar met dat geknoei met de procenten meegemaakt hebben staan nu weer tientallen matrozen klaar om de sector te verlaten. En nu vragen die reders hun vissers ook nog eens om zo'n petitie te tekenen? Je moet het maar durven! Neen, ik vind dat alles moreel niet meer te rechtvaardigen. Ik wens geen deel meer uit te maken van een club die dat organiseert."

Schipper Verleene is niet bij de pakken blijven zitten en heeft inmiddels een tegenpetitie opgesteld onder de niet mis te verstane titel: Genoeg gezeverd! Wie de petitie wil lezen kan erom vragen bij Marnix Verleene. Telefoon 0496 86 47 30 of per e-mail: marnix.verleene@telenet.be.

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

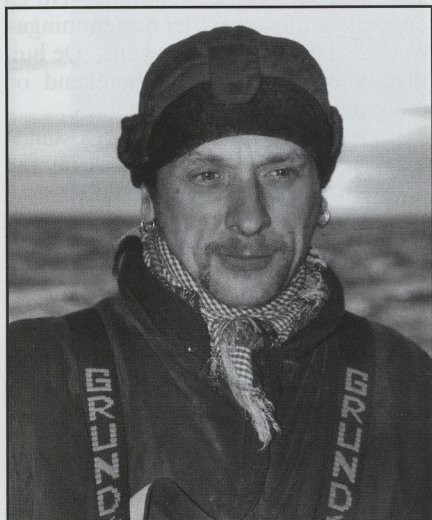
Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

Ronny Pieters verbreekt stilzwijgen:

'Het wordt hoog tijd dat zij die altijd
gezwegen hebben het woord nemen'



ZOALS VELE REDERS en vissers van mijn generatie behoor ik tot de zwijgende soort. Wij zijn degenen in de sector die vloeken, betalen en... voortdoen. Dat belet niet dat ik ontevreden ben met de huidige gang van zaken in de sector. Wat mij nu vooral stoort is dit: mijn familie vist al zowat vijftig jaar op een economisch duurzame manier, want zo word de bordenvisserij vandaag genoemd. Toen mijn vader twintig jaar geleden de O.316 bouwde werd hij uitgelachen, vernederd, benadeeld. Mijn broer, schipper Danny, en ik deelden in de brokken. En ja, we hebben het moeilijk gehad. Hoeveel geld er in alle soorten fondsen en subsidiekassen zit weet ik niet. Ik word wel om de oren geslagen met grafieken en tabellen... Maar je moet een vergaderbeest zijn om er aan uitgeraken. En wij zijn geen vergaderbeesten, wij varen dag in dag uit ter visserij.

Dure diesel

Nu zijn de prijzen van de brandstof enorm toegenomen, en denken reders van de — 'ik wil meer, ik wil groter, ik

wil duurder, ik wil sterker' — boomkorfvloot dat ze in de bordenvisserij het ei van colombus ontdekt hebben. Ze willen nu allemaal subsidies om over te schakelen op de borden. Het is hun goed recht, want elkeen probeert deze dure dieseltijden te overleven. Maar iedereen die de mentaliteit in de sector kent weet dat die subsidies maar ten dele zal worden gebruikt om over te schakelen. Waarschijnlijk gaat die subsidie nu weer naar dezelfde diepe zakken, naar reders die vroeger een fortuin hebben verzameld, maar waar het water nu aan de lippen staat; dus om putten te dempen. Zuiniger motoren? laat mij niet lachen: aanpassingen om grote visboelen te blijven slepen ...

Ook ik ontving een brief van de Rederscentrale om de bemanning te laten meebetalen in de brandstof (zelfs de toeleveranciers hebben zo'n brief gekregen!) Waar zijn wij mee bezig? De sector is al een enorm aantal goede vissers met stielkennis en beroepsrnest kwijt. Voor de resterende goede vissers is dit een echte 'klop op de bakkes'! Jup, ik ben ook reder, maar vind dit niet kunnen. Door de leegloop uit de sector bestaat de helft van de varende vissers inmiddels uit een soort charlatans die het voorste van een schip niet van het achterste kunnen onderscheiden. Die zullen de petitie van de Rederscentrale wel tekenen, want dat soort vissers verloopt van schip zoals een 'keunebuk van moere', waarbij ze een stapel onbetaalde kosten en miserie nalaten. Maar de de weinige ernstige vissers die ons resten, deze met stielkennis, eergevoel en loyaliteit tegenover het schip zullen uit frustratie ander werk zoeken, met een vast inkomen en een sociaal leven. Hoe moeten de mensen die het ernstig menen zich daartegen weren? Alles is zo ingewikkeld geworden. Als varend reder lees je de eerste en laatste twee

Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene.

E-mail gaat naar

het.visserijblad@telenet.be.

Anonieme brieven gaan de prullenmand in. De redactie behoudt zich het recht voor de brieven in te korten en te redigeren. Publicatie houdt niet in dat de redactie met de inhoud van de brief akkoord gaat.

woorden van die teksten en je legt dat dan vlug naast je neer en doet voort, want je weet ook dat alles toch boven je hoofd beslist wordt. Als er iemand geïnterviewd wordt voor radio of tv, dan zie je steeds dezelfde gezichten. Nooit komen jonge, varende reders aan het woord, want die zijn aan het werk, op zee!

We zijn het beu

Toen er enkele jaren geleden nieuw redersbloed moest komen, heb ik mij laten overtuigen, net zoals iedereen die toen reder werd. Er werd toen gegooid met goedkope leningen en met nog goedkopere beloften. We hebben ons toen allemaal tot over onze oren in de schulden gestoken; niemand wist goed of hij de lening ooit nog zou kunnen terugbetalen. De vissers-werknemers klaagden wel dat het weer de rederszoons waren die ervan konden profiteren, maar ze weten niet hoeveel geluk ze hadden dat ze er niet bij waren. Inmiddels ben ook ik de hele visserij hartgrondig beu. Ik kom met tegenzin naar de kaai, ik trek niet graag meer in zee, ik heb gewoon geen fut meer. Vroeger heb ik altijd graag mijn werk gedaan, nu moet ik mij forceren. Hoe is het zover kunnen komen? Waarom vraagt niemand ons eigenlijk wat wij, varende vissers, willen? Neem nu die quotargelingen. Daarmee moeten we wel foefelen, er is geen andere manier om te overleven. Als we iedereen

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende

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

die oefelt aan de kaai houden, dan is er niemand meer op zee!

Vooruitgang?

De visserij is eigenlijk het slachtoffer van een verkeerde blik op wat vooruitgang is. Alles moest groter, sterker, duurder en rapper. We zijn nu aan een punt gekomen waar we enkele stappen achteruit moeten zetten en we er ons eens over moeten bezinnen of we die plotter van 10.000 euro wel nodig hebben. Is ene van 5.000 euro dan zoveel slechter? Is 1500 pk echt nodig? Kan het ook niet met 1000?

Of het goed is om aan de boom van de Redercentrale te schudden, weet ik niet. Ik ben wel bereid om eens goed in de beerput te roeren zodat de grootste stronten bovendrijven en ze kunnen afgeschept worden. Het wordt hoog tijd dat de mannen die altijd gezwegen hebben het woord nemen.

De visserij grondig herdenken

Ik ken de oplossing niet, maar er wordt teveel aan het eigenbelang gedacht. Ik begrijp wel dat veel reders het nu heel, heel moeilijk hebben. Ze proberen te redden wat er te redden valt... en het lukt maar niet. We moeten dus het idee verlaten dat we er met subsidies wel raken. Dat wil zeggen dat er grondig gereorganiseerd moet worden en dat er bovenal aan de varende mens worden gedacht: wat heeft hij te zeggen?

Sociaal statuut, prachtig, maar... 20 jaar te laat. De visserij is nu op sterven na dood. Bijna alle stielkennis is weg en nieuw bloed trek je niet meer aan. Nieuwe vissers vragen meteen hoeveel

ze verdienen; niemand vraagt zich af of hij zijn loon wel waard is. Ze verwachten dat van zodra je ook maar een voet aan boord zet je op zijn minst 3.000 euro per maand verdient. Dat je daarvoor veel moet werken en je werk ook moet kennen is blijkbaar bijzaak. Netten vermaken? niet nodig! Wacht lopen? Niet nodig! Op tijd op dek zijn, niet nodig!

Steeds wordt er gesproken over "de reder" maar er zijn er ook die het goed menen met de vissers, zeker als je een goede bemanning hebt zoals wij. Het zijn die mannen die me op zee houden, zoniet had ik allang de brui aan gegeven. Als ik, als varende reder, iets wil overhouden op het eind van de maand moet ook ik drinkgeld en 'zwart' hebben. Ook ik moet mijn huis afbetalen en ook ik moet eten. Ik heb geen villa, mijn auto is 10 jaar oud en ik leef zoals een doorsnee visser, zonder evenwel de voordelen van het nieuwe sociaal statuut te mogen smaken!

Hoe het moet veranderen weet ook ik niet, maar het is een feit dat de werkende mens eindelijk in de visserij moet gehoord worden en dat subsidies en quota op zijn minst eerlijker verdeeld moeten worden. De voorgaande generatie heeft de boel compleet om zeep geholpen. Het moest òp en kòn niet op en nu zitten wij met de brokken. Misdadig is het! Daardoor is, hier en ook elders in de Europese visserij, alles gewoon verziekt.

Ronny Pieters, St.Pieters-Kapelle

Wetenschap

Als student in de Maritieme Wetenschappen ben ik in het kader van mijn scriptie op zoek naar informatie over de Belgische Zeevisserij. Het betreft een emissiestudie van de Belgische vissersvloot, in de ruimere context van het project ECOSONOS van het Maritiem instituut van de Universiteit Gent, onder supervisie van Prof. Maes, die tevens

mijn promotor is.

Indien u mij in deze verder zou kunnen helpen, ware ik hiervoor zeer dankbaar. Wie mij daarbij wil helpen kan ik verdere details en een wat omstandiger uitleg over het doel opsturen. Tevens kunt u van mij een vragenlijst krijgen die ik zal gebruiken voor mijn studie.

Floris Goerlandt

Te bereiken op het e-mailadres:
floris.goerlandt@gmail.com

Oosteroever Oostende

Samen met professor Allaert maak ik me grote zorgen over de verdere groei van de Oostendse haven. In 1986 vervoerde de toenamige RMT119.570 vrachtwagens, één bestemming. Nu zit de totale grafiek met vier bestemmingen rond de 270.000 vrachtwagens. De huidige voorhaven is niet berekend op vng meer groei.

De grote fout die men in Oostende maakt is dat men altijd een beetje van alles wil op een te klein gebied.

Als men het grootser had aangepakt (dus mét de nieuwe zeeluis) en met reserveren van de haventerreinen in Plassendale dan was Oostende nu de derde haven van België.

Ik volg Allaert en doe hierbij een dramatische oproep de oosteroever niet te bebouwen met woningen. Die woningbouw, volgens de plannen, zal alle inspanning in de Voorhaven teniet doen. Samen met een nieuwe achterhaven zijn hier duizende jobs te creëren.

Henk de Bruin, Rotterdam

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Oktober-december 2005

Verandering van eigenaar en naam:

O.187 Grietje-Hendrika (voorheen O.187 St. Antonius). Eig.: BVBA Rederij De Ridder, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Vergunning: 12 september 2005

Verandering van eigenaar en nummer:

N.28 Mooie Meid (voorheen N.64 Mooie Meid), eig.: BVBA De Rousant, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Vergunning: 12 september 2005

Verandering van eigenaar: Z.198 Kees Korf, eig.: BVBA Urk 198, Vis-mijnlaan 70, 8400 Oostende. Registratie: 9 december 2005

Geschrapt: O.396 Sabrina, eig.: BVBA Rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende. Geschrapt: 28 september 2005

Doorhaling registratie:

Z.41 Tornado, eig. Van Laar P., IJmuiden. Doorhaling: 19 oktober 2005

Scheldevisserstvoot

Verandering van eigenaar: BOU.7 De Enige Zoon, eig.: Verschraegen Patrick, Haven 30, 9961 Boekhoute. Registratie: 6 december 2005

Nieuw vaartuig (binnengaats):

BOU.12 Maria-Magdalena, roepnaam: OPAL; loa: 13,70 m., boa: 4,56 m.;24 bt, 7 nt,bouwjaar 1992, werf: Eagernoon Shipbuilders, Grimsby, staal; motor MWM, 1956, 114 kw. Eig.: BVBA Lammens-Versnaeyen, Botestraat 72, 9032 Wondelgem. Registratie: 7 oktober 2005.

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

Ere-voorzitter
Nieuwpoort
Jef Verbanck overleden



Op 91-jarige leeftijd is ere-voorzitter Jozef Verbanck aan een hartstilstand overleden in het rustoord De Zathe in Nieuwpoort. De bekende Nieuwpoortenaar was afkomstig uit De Panne (°16 juni 1914), bracht zijn kinderjaren door in Le Tréport, en na de oorlog op de Opex en aan de Visserskaai in Oostende. In 1925 vestigde het gezin Verbanck zich in Nieuwpoort waar Jozef school liep in het college en later aan de Rijksschool. Als 16-jarige ging hij in zee met het garnaalvaartuig N.27 van zijn vader Alex, later op de nieuwe N.52 *Saint-Pierre* waarmee hij de haringvisserij bedreef en op de N.735. In 1939 huwde hij Elisabeth Bendels waarmee hij twee kinderen kreeg. Toen de tweede wereldoorlog uitbrak bleef hij in Nieuwpoort dat toen een belangrijke aanvoerhaven was, ook voor vaartuigen uit Oostende en Zeebrugge. Op 1 februari 1953 werd hij aangesteld als 'Mijnbestuurder', een periode waarin de Nieuwpoortse vloot nog 45 vaartuigen groot was. Hij oefende de functie uit tot aan zijn pensioen in 1980 uit. Enkele jaren geleden werd de nieuwe ontvangstzaal in de Nieuwpoortse vismijn naar hem genoemd.

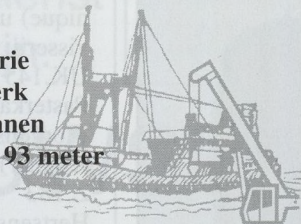
70.000 kg was genoeg voor
Nieuwpoortse Visbakkers



De Nieuwpoortse Visbakkers houden er mee op. De visbakkers bakten tijdens hun carrière zowat 70.000 kg visjes om uit te delen. De laatste zeven visbakkers, Thérèse Brescie, Annie Danneels, Juliette Dedecker, Flavie Govaere, Louis Ocquet, Valère Questier en Roger Six, zijn allemaal de zestig voorbij en vinden dat het welletjes is geweest. Spijtig genoeg zijn er geen opvolgers gevonden om de bakpannen over te nemen.

De geschiedenis van de visbakkers gaat terug tot 1975 toen Noël Louwie en Jef Desmadryl wat visjes bakten voor de toeschouwers van de Heksenstoet. Ze herhaalden het nog een paar keer, maar pas toen hun vispromotie op de volle steun van het Nieuwpoortse stadsbestuur, onder burgemeester Mommenrency, mocht rekenen gingen ze er voluit voor. Uiteindelijk hebben ze dat 26 jaar volgehouden en belangeloos meegewerkt aan bijna 600 bakbeurten, waarvan de opbrengst soms naar een of ander goed doel ging. Uit dankbaarheid werden de laatste visbakkers door het Nieuwpoortse stadsbestuur ten ontvangen en in de bloemetjes gezet.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie Industrie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Verhuur telescopische kranen
tot 170 ton, giek lengte tot 93 meter



Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
Zeegelstraat 1 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
24 u / 24 u **GSM 0477-41.20.93**



Verheye Joël
n.v.



Oostendse visserij op stadhuis



VOOR HET TWEEDE jaar op rij ging de jaarlijkse hulde aan de verdienstelijkste aanvoerders, kopers en handelaars in het Oostendse stadhuis door. Door de onbeschikbaarheid van de prestigieuze trouwzaal verhuisde de prijsuitreiking naar de minder geschikte conferentiezaal die voor de gelegenheid dan weer goed gevuld was.

Vismijnmanager Freddy Pollet en AGVO-voorzitter Yves Miroir, de voorbij weken allebei in Scandinavische lan-

den om nieuwe trajecten aan te trekken, hielden de lippen op elkaar voor wat betreft de primeurs die binnenkort openbaar gemaakt worden. Ze hielden het in hun toespraken bij het resultaat van net geen 41 miljoen euro van het voorbije jaar. Sinds de oprichting van AGVO vier jaar geleden is dit een toename van 150 procent.

Perspectieven

"De mikken voor dit jaar om een omzet



O.82 Nautilus beste kustvisser met Kenneth Bracke, Rudy Barbaix en Andy Loyen. (foto gw)

van 45 miljoen euro, waarmee we het twintig procent beter willen doen dan het voorbije jaar", rekende Freddy Pollet voor. Hij acht dit mogelijk nu al twee op drie Belgische vissersvaartuigen minstens één keer de weg naar Oostende vonden.

Voorzitter Miroir zei dat het Oostendse vismijnbedrijf niet in het geld zwemt, maar toch financieel gezond is en dit jaar break-even draait. "Wat onze collega's uit Zeebrugge ook beweren, we doen dit zonder overheids subsidies", zei Miroir die eraan toevoegde dat met de aanvallen op Oostende de werkelijkheid geweld wordt aangedaan.

De laureaten

Hoofdbrok van de ontvangst was uiteraard de huldiging van reders, bemanningen en kopers die een bijdrage leverden tot het succesjaar. Champagen en de nieuwste DVD van Lucy Loes gingen naar volgende laureaten: garnaalvisserij: O.700 BI-SI-TI van Rederij Bouline (Deley Michel); kustvissers: O.82 Nautilus van Reder Saint-Antoine (Rudy Barbaix); plankenvissers: O.316 Aegir van Rederij Aegir (familie Lodewijk Pieters); warrelnetvisserij: FC.716707 Beloutil (Candellier Dominique) uit Fécamps (Frankrijk); snurrevisserij: UK.135 Cornelis Trijntje en UK.145 Teunis van Atje van de familie Pasterkamp uit Urk; eurokotters: Z.85 Morgenster van Rederij Rudo (Jelle Kramer); boomkorvisserij tot 553 kW: Z.183 Christopher van Rederij Hertsens, Knokke-Heist; boomkorvisserij boven 553 kW: O.231 Den Hoop van Rederij De Vierterre (Johan Hennaert); aanvoer door handelaars: Haflidi Ehf, Thorlakshofn (IJsland); beste kopers: NV Paulus Henri & Zoon, Zeebrugge.



O.231 Den Hoop beste aanvoerder grote boomkorvaartuigen met Johan Hennaert.; Francois Maes, Livin Vynck, Johan Decock, Kris Boterman, en Marc Delodderet. (foto gw)

Onderzoeksraad spreekt zich uit over dodelijk ongeval Ricardo Schelfaut

In haar zitting van 25 januari sprak de Onderzoeksraad zich uit over de Nederlandse schipper Pieter Haasnoot die het onder Belgische vlag varende Z 738 Karina Maryane in de SW lane van het Dover Strait VTS tegen de verkeersstroom had laten varen. Hij mocht gedurende een periode van vijf dagen geen schipper meer zijn op een Belgisch vissersvaartuig.

Op 22 februari kwam de Onderzoeksraad weer bijeen. Serge Vleminckx, schipper aan boord van de Z 596 De Zwerver, kreeg vijftien dagen schorsing omdat hij twee keer betrappt werd op gelijkaardige feiten.

Ook werd uitspraak gedaan in het dossier betreffende het dodelijke arbeidsongeval waarvan scheepjongen Ricardo Schelfaut op 12 februari 2005 het slachtoffer werd. De Onderzoeksraad

oordeelde dat de bemanningsleden van de O 14 geen beroepsfouten aangewreven kunnen worden. Het ongeval werd veroorzaakt doordat de schipper op de O 14 geen duidelijk zicht had op de werken die zich aan dek afspeelden; dat men bij het werk aan boord gewoontegetrouw alleen afging op mondelinge communicatie; dat er bij auditieve communicatie geen standaardcode gebruikt werd die algemeen geldend zou zijn in de vloot, wat door de Onderzoeksraad als een ernstig tekort in de visserij gebrandmerkt wordt. In de marge van dit besluit werd opgemerkt dat Vlaamse vissers die proberen in contact te komen met Franse havens geen antwoord krijgen als ze die oproepen in het Engels doen. Indien ze dat in het Frans doen, worden ze meteen geholpen. Omdat de Vlaamse vissers de Engelse taal beter

machtig zijn dan het Frans zal rijkscommissaris Carly de zaak aanhangig maken bij het ministerie van Buitenlandse zaken. (rc)

Activiteitenkalender voor vissers

MAART

11 Ledenfeest Noordzee-aquarium Oostende (zaal Groeneveld, 19.30 u.)

APRIL

4-7 Anuga Food Tec, vakbeurs in Keulen (Dui)

9-11 Seafood Exposition in Brussel

MEI

13-14 Voorverkoop postzegels Noordzeevissen en vuurtorens in Nieuwpoort

17-19 Fishing 2006 in Glasgow (GB)

24,26 en 27

Nationale Visserijbeurs Urk (Ned)

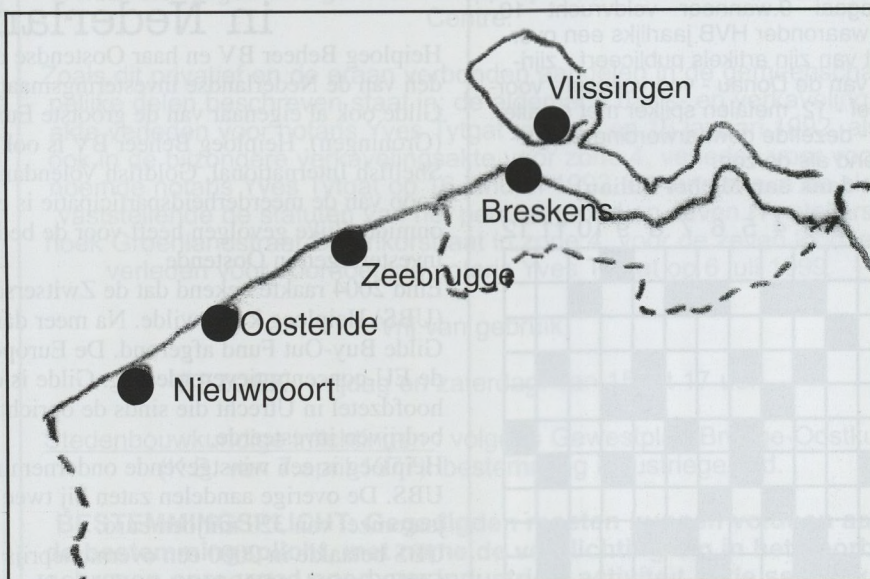
25-28 Oostende voor Anker

30 Veiling eerste maatjes in Scheveningen (Ned)

Samen sterk

voor een gezonde visserijsector

De vismijnen van
Vlissingen
en Breskens
zijn per
1 januari 2005
gefuseerd.
Een sterke
combinatie om U
optimaal van dienst
te kunnen zijn.



ZEEUWSE VISVEILINGEN

BRESKENS

tel: (+31) 117 3 81 634,

fax: (+31) 117 382 303

F. Lokerse privé tel (+31) 117 380 685 of (+31) 651 314 190

VLISSINGEN

TEL: (+31) 118 468 464

FAX: (+31) 118 466 579

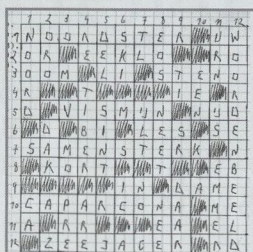
maritiem kruiswoord RAADSEL

Gebaseerd op de inhoud van het vorige HVB-nummer

Horizontaal: 1. zangeres van visserslieders - meestal puntig toelopend staafje - 2. ondernemingsraad (afk.) - oeverdam) - achter - 3. tweede deel van de naam van de Vlaamse vismijn die onder de 50 miljoen euro gedoken is - 4. snelle loop - lectori salutem (afk.) - tin - 5. grondbestanddeel van organisatie - omslag van een portefeuille - zoveel bevattend dat de ruimte er geheel door ingenomen is - 6. houten vat - gehoororgaan - 7. huid - vloeibare kleefstof - 8. slaappleats - naam schip waarvan de restauratie in juni klaar moet zijn - 9. voegwoord - bloemaand - dubbele klinker - 10. zuivelproduct - werkelijk zijn naam verdienend - 11. schip van de Belgische visserijvloot - 12. aanbeveling om iets te doen - groente - deel van tenniswedstrijd.

Vertikaal: 1. naam scheepstimmerwerf - drinkgereedschap - 2. geboorteplaats van Abraham - hoofdstad Vlaams Brabant - 3. gezongen gedicht - uitroep tot aanmoediging - 4. voorzetsel - pluralis (afk.) - dienstbode - 5. wateroeverbloem - merkteken om een maat aan te geven - 6. plotseling voor korte tijd opkomend slecht weer - 7. ratelpopulier - voorzetsel - naar behoren (bron) - 8. sneeuwschaats - grootmoeder - grote papegaai - 9. wanneer - veldvrucht - 10. titel waaronder HVB jaarlijks een overzicht van zijn artikels publiceert - zijrivier van de Donau - voorvoegsel - voorzetsel - 12. metalen spijker met smalle kop - dezelfde gewaarwording veroorzakend als de zon.

(Met dank aan Michel Billiau)



Oplossing
kruiswoord-
raadsel
vorige
maand

Visquota in
handen van
de werknemers

Een revolutionair voorstel

Visquota in 'rugzak' van alle erkende vissers

Schipper Marnix Verleene, reder van de O.369 Attila, heeft over een aantal zaken zo zijn eigen mening, zo hebt u elders in dit blad al kunnen lezen. Zo heeft hij ook nagedacht over een andere verdeelsleutel van de vrijgekomen quota na het uit de vaart nemen van vissersvaartuigen.

Sociale herverdeling

Hij omschrijft zijn voorstel als 'een herziening van de vrijgekomen visquota van gesloopte vaartuigen op een sociaal verantwoorde manier'. Het voorstel houdt in dat iedere erkende visser een fictieve "rugzak" draagt voorzien van een echt visquotum dat hij heel zijn loopbaan met zich meedraagt. Het schip waarop de visser aangemonsterd is kan dat quo-

tum dan benutten. In een voorbeeld geeft hij ieder visser een trekingsrecht op 50 kW. Die vertegenwoordigen X kg vis. Voor een vaartuig waarop zes erkende vissers varen betekent dat 300 pk. Wanneer een of meer vissers afmonsteren gaat hun quotum terug naar een centraal beheerde visbank. Bij het beëindigen van zijn loopbaan doet de visser definitief afstand van zijn "rugzak" en krijg hiervoor een afscheidspremie als compensatie voor zijn inbreng. Geef toe dat het een revolutionair voorstel is dat voor het eerst het vermeende alleenrecht op de vis van de reders doorbreekt. Of het ooit een kans maakt zal Marnix rap horen aan de reacties van zijn collega's.

Morubel opnieuw in Nederlandse handen

Heiploeg Beheer BV en haar Oostendse dochter Morubel komen opnieuw in handen van de Nederlandse investeringsmaatschappij Gilde. Tot zes jaar geleden was Gilde ook al eigenaar van de grootste Europese garnaalverwerker uit Zoutkamp (Groningen). Heiploeg Beheer BV is ook hoofdaandeelhouder van Heiploeg Shelfish International, Goldfish Volendam en Büsumer Feinkost in Büsum. De verkoop van de meerderheids participatie is een financiële transactie die geen onmiddellijke gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering, tewerkstelling en lopende investeringen in Oostende.

Eind 2004 raakte bekend dat de Zwitserse zakenbank United Bank of Switzerland (UBS) Heiploeg kwijt wilde. Na meer dan een jaar windstille is de verkoop aan Gilde Buy-Out Fund afgerond. De Europese Commissie ziet geen inbreuken tegen de EU-concentratieverordening. Gilde is een private beleggingsmaatschappij met hoofdzetel in Utrecht die sinds de oprichting in 1982 in meer dan tweehonderd bedrijven investeerde.

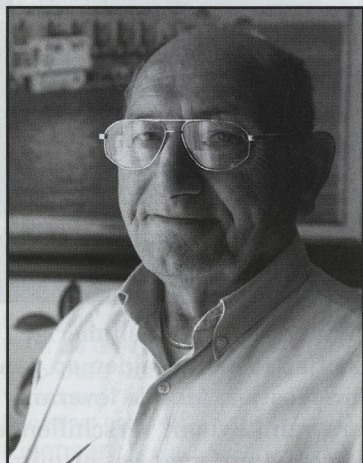
Heiploeg is een winstgevende onderneming die voor 70 procent in handen was van UBS. De overige aandelen zaten bij twee directeurs. Het garnaalbedrijf haalt een jaaromzet van 320 miljoen euro.

UBS betaalde in 2000 een overnameprijs van 150 miljoen euro voor Heiploeg aan CVC Capital, ABN Amro en Gilde. Hoeveel UBS nu terugkrijgt is niet bekendgemaakt. Vorig jaar werd het bedrijf opgesplitst in twee afzonderlijke entiteiten. De schelpdiere divisie, goed voor 80 miljoen euro omzet en 250 werknemers, is ondertussen al afzonderlijk verkocht. (guo)



De hoofzetel van Heiploeg in Zoutkamp waar dagelijks 40 tot 50 ton warmwatergarnalen worden verwerkt. (foto gw)

**Gilbert Ponjaert (73)
overleden**



Op 7 februari overleed de Blankenbergse gewezen reder Gilbert Ponjaert. Geboren op 24 december 1932 in Blankenberge kwam hij als 10-jarige pupil in de Ibischool terecht, een jaar later gevolgd door zijn broer Lucien, die tijdens de oorlogsjaren in Brugge was ondergebracht. Eenmaal in de visserij begon hij als scheepjongen en behaalde aan de Rijksvisserijschool in Heist het brevet van schipper. In 1964 verwerft hij samen met Albert Demunter zijn eigen vaartuig, de Z.563 Zee-Adelt en twintig jaar later wordt stap hij over de B.181 Mayflower (ex-Z.181 Cleopatra). In 1989 sluit hij zijn mooi gevulde loopbaan als visser-reder af om voltijds van zijn hobby's en buitenlandse vakanties te genieten.

**Aalmoezenier Chielens
(94) overleden**

Zeehavenaalmoezenier en aalmoezenier van de arbeid van Zeebrugge, Walfried Chielens, is op 21 februari op 94-jarige leeftijd overleden in Brasschaat. Hij werd geboren in Brugge op 26 december 1911 en werd bij de Jezuïeten in Leuven tot priester gewijd in 1936. Chielens was voor de tweede wereldoorlog een tijdje lesgever aan de Paster Pypeschool in Oostende. Na de oorlog trok hij naar Kongo en blijft er tot na de onafhankelijkheid werken in de mijnstreek rond Katanga. In 1976 keert hij terug en wordt onderpastoor in Zeebrugge en aalmoezenier van de haven waar hij als een zeer minzaam man bekend staat. Ook in de vissersgemeenschap van Heist was hij goed bekend

Notaris Henry VAN CAILLIE zal ten overstaan van de Vrederechter van het derde Kanton Brugge overgaan op
MAANDAG 6 MAART 2006 te 14.30 uur
in de veilingzaal van de Zeebrugse Visveiling
te Brugge (Zeebrugge), Noordzeestraat 201,
tot de openbare verkoping van:



STAD BRUGGE (ZEEBRUGGE).

In zone 4 van het industrie- en groothandelscentrum genaamd
"EUROPEAN FISH CENTRE", in het kort "E.F.C.":

Een **MAGAZIJN** met alle aanhorigheden, op en met grond, staande en gelegen te **BRUGGE (ZEEBRUGGE), GROENLANDSTRAAT 91**, bekend of bekend geweest ten kadaster onder Brugge, twaalfde afdeling, sectie P, nummer 361/N/3, met een oppervlakte volgens kadaster van negen are vierennegentig centiare (9a 94ca), omvattende:

- a) in privatieve en uitsluitende eigendom: het eigenlijke perceel grond met magazijn;
- b) in mede-eigendom en gedwongen onverdeeldheid: een proportioneel aantal bijzondere gemeenschappelijke delen in de zone 4, en evenveel 111.820sten algemene gemeenschappelijke delen in het European Fish Centre.

Zoals dit privaat en de eraan verbonden aandelen in de gemeenschappelijke delen beschreven staat in: de algemene basis- en verkavelingsakte verleden voor notaris Yves Tytgat te Gent op 16 januari 1992, alsook in de bijzondere verkavelingsakte voor zone 4, verleden voor voornoemde notaris Yves Tytgat op 16 januari 1992, en tenslotte in de akte vaststellende de statuten van het perceel grond en zeven (7) ateliers, hoek Groenlandstraat-Boomkorstraat in zone 4, voor de zeven loodsen, verleden voor voornoemde notaris Yves Tytgat op 6 juli 1999.

Vrij van gebruik

BEZOEK : vrijdag en zaterdag: van 15 tot 17 uur.

Stedenbouwkundige inlichtingen : volgens Gewestplan Brugge-Oostkust (K.B. van 7 april 1977): bestemming industriegebied.

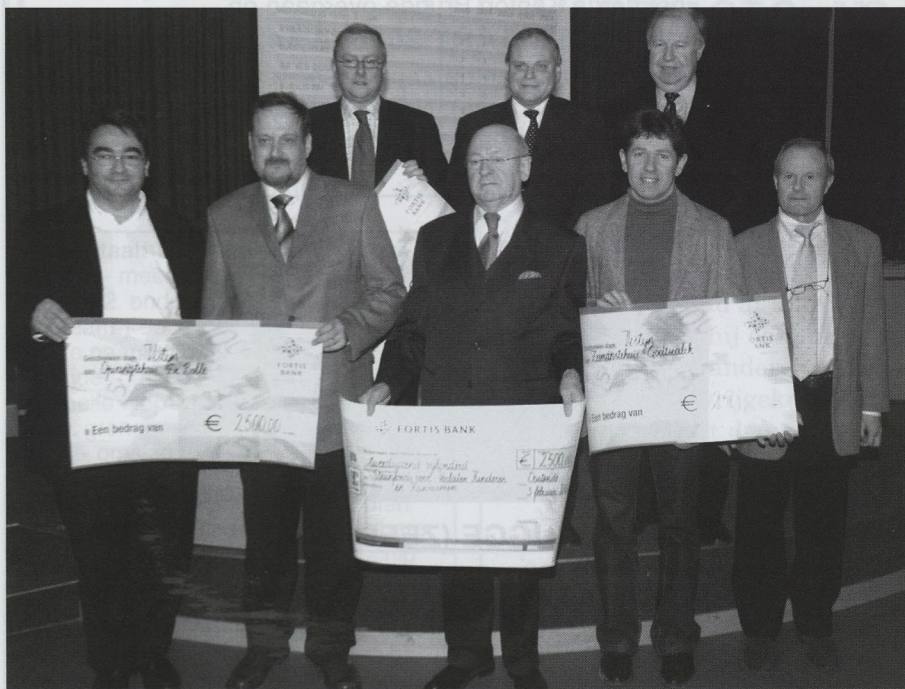
BESTEMMINGSPLICHT: Gegadigden moeten kunnen voldoen aan de bestemmingsplicht, met name de verplichting om in het voorbeschreven onroerend goed een industriële activiteit in de sector van de visverwerkende industrie of visserij ondersteunende bedrijven ofwel toeleveringsbedrijven, met uitsluiting van iedere detailhandel te ontwikkelen en in stand te houden.

Gegadigden worden verzocht in het bezit te zijn van hun trouwboekje of een uittreksel uit hun geboorteakte en eventueel hun huwelijkscontract. Gehuwde kopers, niet gescheiden van goederen, dienen beiden aanwezig te zijn.

RECHT VAN HOGER BOD gedurende 15 dagen na de toewijs overeenkomstig artikel 1592 Gerechtelijk Wetboek.

de goede daad

Vistijn schenkt 10.000 euro weg



Het culinair diner Vistijn, in september vorig jaar voor de tweede keer georganiseerd in het Oostendse Media Center, bracht 10.000 euro op. Tijdens de hulding van de verdienstelijke reders en handelaars op het stadhuis werd de som over vier cheques van 2.500 euro verdeeld onder het Zeemanshuis Godtschalck, het K.W. Ibis, het Visserstehuis De Bolle en het Steunfonds voor kansarme en verlaten kinderen uit Brugge. Directieleden van de instellingen kwamen hun geschenk in ontvangst nemen. Dit jaar komt er een derde Vistijn,, maar van de eerder bekend gemaakte datum in september werd afgestapt. De organisatoren bera- den zich over een nieuwe datum. (gw)

Tijdens de jaarlijkse 'Dag van de Garnaal', vorige zomer door de VLAM georganiseerd in de Zeebrugse Visveiling, bracht de verkoop van een kist garnaal 1.489,50 euro op ten voordele van de Jeugdcliniek Sint-Jozef in Pittem. Het was minister-president Yves Leterme die op dit bedrag afklokte. Vorige maand werd de opbrengst onder de vorm van een cheque van 1.500 euro overhandigd aan de verantwoordelijke van de jeugdcliniek tijdens een programma waarbij de patiënten vispannetjes bereidden voor het middagmaal met hun begeleiders, directieleden en de ZV-vertegenwoordigers. Na de middag kregen de jongeren een uiteenzetting over het leven op zee door een Zeebrugse visser. De schenking werd ondertussen al gebruikt voor de aankoop van vijftien fietsen in een Kringloopwinkel waarmee de patiënten uitstappen kunnen maken. Op de foto hoofdgeneesheer dr. Leen Van Compernelle (met check), hoofdverpleegkundige Sabine Vandoorne, enkele directieleden van de jeugdcliniek en de Zeebrugse delegatie met reder André Rappé en echtgenote.



Volgende maand in HVB



Kaviaar: die zoute, slijmerige viseitjes roepen beelden op van dure feestjes. Met de leveranciers van kaviaar, verschillende soorten steur, gaat het er minder glamoureuus aan toe. Jan Haelters en Francis Kerckhof maken een stand van zaken op.

**HVB sprak met
oud-schipper
Etienne Desmidt**

Faillissement

REDERIJ BRANDON STAR
BVBA, Esdoornstraat 46, 8300
Knokke-Heist, eigenaar van de
Z.200 Wagram. Failliet verklaard
op bekenenis op 20 februari 2006

Zeebrugse garnaal levert fietsen op voor patiënten

De Belgische visserijvloot (15)

Samenstelling: Guido Walters en Louis Vande Castele.

Z.84 Albrecht Rodenbach

(ex-Z.510 Albrecht Rodenbach)

Lengte: 34,90 m.

Breedte: 8,48 m.

Tonnage: 273 bt

Bouwjaar: 1989

Werk: De Graeve, Zeebrugge

Motor: ABC (2000)

Vermogen: 795 kW

Uitrusting: boomkor

Eigenaar:

Z.510 Albrecht Rodenbach:

PVBA Zeemansblik, 8390 Knokke-Heist

Z.84 Albrecht Rodenbach

BVBA Rederij De Klauwaert, 8301 Knokke-Heist (2000)



Z.85 Morgenster

Lengte: 23,82 m.

(verlengd van 21,08 m. in 1996)

Breedte: 6,08 m

Tonnage: 82 bt

Bouwjaar: 1987

Werk: Scap, Oostende

Motor: Mitsubishi (2000)

Vermogen: 221 kW

Uitrusting: boomkor en planken

Eigenaar:

BVBA De Flamingo, 8380

Zeebrugge (1987)

BVBA Morgenster, 8380 Zeebrugge (1998)

BVBA Rederij Rudo 8400 Oostende (2005)



COPYRIGHT gw

N.86 Surcouf

(ex-Z.86 Surcouf)

Lengte: 14,50 m

Breedte: 5,06 m

Tonnage: 31 bt

Bouwjaar: 1987

Werk: West-Vlaamse

Scheepswerven, Oostkamp

(casco) en De Graeve, Zeebrugge

Motor: Cummins (2001)

Vermogen: 144 kW

Uitrusting: boomkor en planken

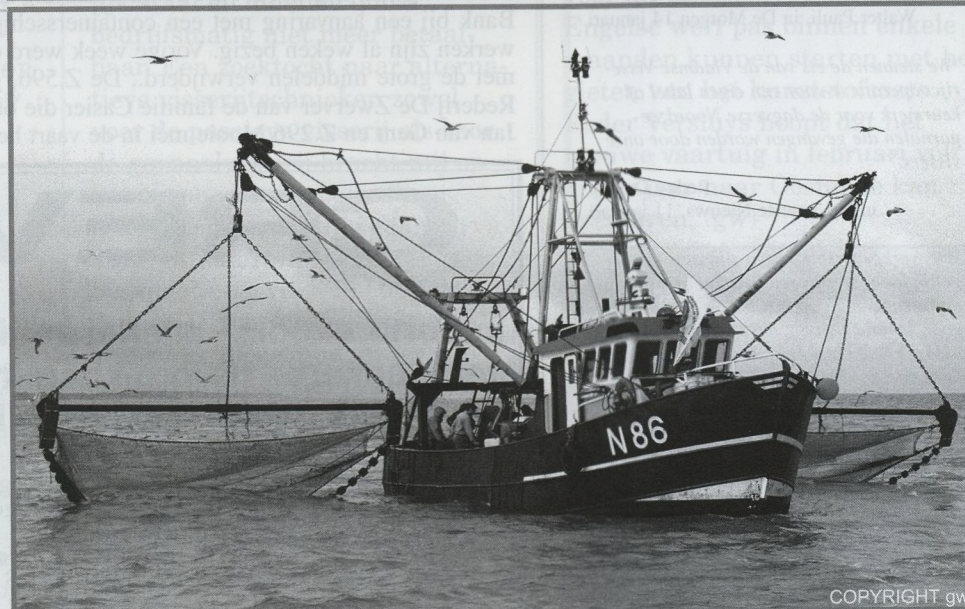
Eigenaar:

Z.86 Surcouf

BVBA Surcouf, 8390 Knokke-Heist

N.86 Surcouf:

BVBA Surcouf, 8670 Oostduinkerke (1993)



COPYRIGHT gw



'Spijtig genoeg zie ik de kritische, bevragede journalistiek elke dag wat verder afrijven in de richting van de gezellige kroegbabbel met een gênant hoog hoffelijkheidsniveau.'

Johan Sanctorum in
De Tijd 7 december 2005)

'Als er problemen zijn met quota of andere maatregelen, lijkt de visserij soms verdeeld maar in geval van nood zoals nu is iedereen één.'

Juul De Vocht in De Zeewacht
n.a.v. de scheepsramp met de Z 122

'Wat de politici ook maar de wereld insturen, onze nieuwsmakers lopen er slaafs achteraan. Net zoals gedresseerde honden die achter de weggeworpen stok van hun baasje aanhollen. Dat soort kunstjes krijgen we tegenwoordig elke dag in de media voorgeschoteld.'

Bert Claerhout, commentator
weekblad Tertio

'Oorzaak voor de mindere aanvoer door Belgische schepen (in Zeebrugge) ligt volgens Van de Steene bij de agressieve politiek die de Oostendse gemeentelijke visveiling voert.'

Brugs Handelsblad, 30 december 2005

'"We verwachten dat we volgend jaar groter worden dan Zeebrugge", luidt het (in Oostende)'

Het Laatste Nieuws, 31 december 2005

'Immers wat is er achter de schermen gebeurd? De zoon van de concessiehouder is pater; zij is met haar kinders lid van alle bestaande katholieke bonden. Dus moeten de katholieken er voor stemmen.'

Pros Vandenberghen in HVB
van 30 maart 1956
(rubriek 50 jaar geleden, elders in dit blad)

'Vlaamse kranten hebben nog wel dezelfde titels als vroeger, maar zijn eigenlijk andere producten geworden. Koppel dat aan een bikkelharde concurrentiestrijd bij de audiovisuele media, en je krijgt een omgeving waar 'terughoudendheid' niet bepaald een ordewoord is als er iets nieuwswaardigs, of zelfs lekkers te melden valt over een politicus.'

Walter Pauli, in De Morgen 14 januari

'We steunen de eis van de Vlaamse Visserijcoöperatieve voor een eigen label of keurmerk voor de dagverse Noordzeegarnalen die gevangen worden door onze vissers.'

Redgy Demey
in Het Laatste Nieuws, 11 januari

'De werkgeversbijdragen zijn dus wel degelijk loon, ze zijn een indirect loon dat aanspraak geeft op een betere dekking voor sociale risico's. Zij kunnen niet, zoals belastingen, naar believen worden vermindert of deels kwijtgescholden omwille van doeleinden van overheidspolitiek. Loonlastenvermindering is voor de sociaal-economische politiek duidelijk de weg van de minste weerstand. Maar het hele systeem van de sociale zekerheid komt erdoor op de helling te staan. Daar zou men toch even moeten bij nadenken.'

Jef Van Langendonck, Instituut Sociaal
Recht van de KU Leuven

Leterme zoekt nog steeds geld voor sloopregeling

Minister-president Yves Leterme werkt aan een nieuwe uitstapregeling met slooppremie om de vangstcapaciteit te verminderen en de vloot rendabeler te laten werken. Uit een bevraging binnen de sector kwam naar boven dat een tiental reders interesse hebben om hun vaartuig op die manier te saneren. De Vlaamse Regering kan hiervoor op drie miljoen euro Europese steun rekenen, maar moet ook een gelijkaardig bedrag uit eigen middelen op tafel leggen. Minister Leterme zei vorig vrijdag in Bredene dat er in totaal wel zes tot zeven miljoen zal nodig zijn om een achttal vaartuigen uit de vloot te halen. En daar knelt het

schoentje.

Yves Leterme hoopt de ontbrekende vier miljoen euro nog deze maand te vinden. *"Ik reken op mijn collega's binnen de Vlaamse Regering om mee te helpen zoeken naar de nodige middelen tijdens de begrotingscontrole op 25 maart"*, zei Leterme ons. Hij bevestigde dat de modaliteiten voor de sloopregeling op kabinetsniveau uitgewerkt zijn. Het zal toch nog enkele weken duren voor het ministerieel besluit verschijnt en de publicatie in het Belgisch Staatsblad er is vooraleer de gegadigden hun officiële aanvraag bij de bevoegde dienst kunnen indienen.

Z.596 De Zwerver wordt hersteld



Eind vorig jaar liep het grote boomkorvaartuig Z.596 De Zwerver nabij de Thornton Bank bij een aanvaring met een containerschip zware averij op. De herstellingswerken zijn al weken bezig. Vorige week werd ook het zwaar gehavende stuurhuis met de grote middelen verwijderd.. De Z.596, gebouwd in 1988 is eigendom van Rederij De Zwerver van de familie Casier die ook nog de boomkorvaartuigen Z.96 Jan van Gent en Z.296 Mooie mei in de vaart heeft.

CREVITS

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

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050/ 54 48 33
Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13
Telefoneren vanuit Nederland:
09/ 32 50 54 83 33
Fax 050/ 54 79 11

Rederij Ishtar bestelt kustvaartuig in polyester



Willy Versluys laat een catamaran (model zoals op foto) bouwen. Foto rechts beneden: zo zal het vaartuig er opgetuigd uit zien.

REDER WILLY VERSLUYS, zaakvoeder van Rederij Ishtar BVBA, ook eigenaar van de eurokotter Z.70 Marleen, tekende vorig week in Engeland het bouwcontract voor een nieuwe polyvalente catamaran voor de kustvisserij. Het gaat om een casco in polyester van 12 meter met een bovenbouw voorzien van twee nettenrollen. Het vaartuig zal vermoedelijk in februari 2007 in de vaart komen.

Na meer dan een jaar voorbereiding, onderzoek en prospectie is de keuze gevallen op een romp van Gemini Catamaran Workboats Limited uit Colchester (Essex), een bedrijf dat polyesterrompen bouwt voor kleinere vaartuigen voor uiteenlopend gebruik. Scheepsbouwer Andrew Craig, een gewezen visser, heeft het model voor een klein en stevig kustvaartuig ontwikkeld dat een grote werkruimte biedt en stabiel

is bij slecht weer. Hij vond die eigenschappen niet terug in stalen monohulls en zocht een oplossing met een catamaran in polyester. Het nieuwe ontwerp kent veel bijval waardoor de dertig werknemers van het bedrijf momenteel de handen vol hebben. "Traditionele nieuwbouw is in de huidige omstandigheden met aanhoudende dure brandstof, kostelijk staal en dalende quota bedrijfsmatig niet meer betaalbaar. Een zoektocht naar alternatieve visserijtechnieken zowel voor de passieve visserij als voor de garnalvisserij bracht mij op het spoor van een betaalbaar alternatief, met name een polyvalente catamaran. De kostprijs bedraagt ongeveer 450.000 euro. Subsidies voor nieuwbouw worden niet meer toegekend, maar we zoeken uit of er een tussenkomst mogelijk is voor de innovativiteit van het project. Voordelen van dit vaartuig zijn de bedrijfszekerheid, veiligheid, grote stabiliteit, het ruime werkdek, de grotere manoeuvreerbaarheid en door zijn lichte constructie en vorm hebben

de twee voortstuwingsmotoren van 150 pk een gering brandstofverbruik", zegt de Oostendse reder die met passieve visserijtechnieken een ecologisch aanvaardbare en duurzame visserij wil bedrijven met staande netten, lijnen, hengels, jiggers, potten en fuiken. Het vaartuig kan ook de garnaalvisserij beoefenen. Hiertoe wordt de boomkor vervangen door borden. Er komt ook een compacte, volautomatische garnaalkookketel aan boord.

"De resultaten en gedragingen van dit betaalbare, innovatieve kustvissersvaartuig zullen als pilootproject door het ILVO (Instituut voor Landbouw en Visserij Onderzoek, de nieuwe benaming van het vroegere CLO) worden opgevolgd en voor alle geïnteresseerden beschikbaar zijn. Wij voorzien ook de oprichting van een stuurgroep, bestaande uit reders van het klein vlootsegment en afgevaardigden van diverse overheidsinstellingen, die samen met het ILVO dit project zal begeleiden en adviseren, zodat een polyvalent vaartuig ontwikkeld wordt dat tegemoet komt aan de vraag naar een duurzaam alternatief voor de verouderde vaartuigen van de kustvissersvloot."

De leveringstijd van de catamaran bedraagt zes tot acht maanden. Door de grote belangstelling voor dit scheepstype zal de Engelse werf pas binnen enkele maanden kunnen starten met het gieten van het kunststofcasco. Reder Versluys hoopt dat het nieuwe vaartuig in februari volgende jaar naar Oostende kan overvaren. (gw)



In een nooit eindigend streven doen & laten van de Rederscentrale te doorgronden gaat Flor Vandekerckhove vandaag op zoek naar de wortels van een bepaalde mentaliteit in die organisatie die hem altijd al verbaasd heeft. Zijn zoektocht leverde alvast onderstaand satirisch essay op dat even geestig als giftig is, onder de verhelderende titel...

Het ene Geklaag is 't andere niet

TOEN WE IN 1988 het roer in handen kregen van de leuke schuit die Het Visserijblad heette hadden we grote ambities. We wilden met ons geschrijf de *vissersgemeenschap* — het woord moest in de visserijpers nog uitgevonden worden — assisteren bij het rondenvan de kaap die de XXste van de XXIste eeuw scheidde. Ja, het was een moment van grootse gedachten. Maar we waren niet gek. We wisten dat we de stormen maar met succes zouden trotseren als we HVB inschakelden in een visserijketting die tot ver in het verleden reikte. De kolossale ervaring die in het geheugen van oud-vissers opgeslagen lag zou ons daarbij helpen. Daartoe organiseerden we een aantal interviews met oudgedienden uit de sector. Met twee man trokken we erop uit om hen te vragen wat ze meegemaakt hadden, welke lessen ze daaruit getrokken hadden en vooral... welke raadgevingen ze te bieden hadden aan de jonge spelers op het visserijveld waarboven de donkere wolken van de eeuwwisseling zich al opstapelden. Het eerste interview uit die reeks is ons tot vandaag bijgebleven. De gepensioneerde schipper *Basile Haelewijck* vatte in enkele zinnen de essentie van het rederschap samen: "Dat wil ik dan ook de jonge reders duidelijk maken: jongens, vandaag verdienen jullie veel geld, maar er komen dagen dat het minder goed zal gaan. Zorg ervoor dat je tegen die tijd iets achter de hand hebt. Een goed beheer en verstandige inves-

teringen in de vette jaren zijn geen overbodige luxe, want de magere jaren komen rap genoeg." (1) De lezers begrepen heel goed waarover de man het had, want de visserij had enkele ja-

'In de echte wereld, die we ons nog van vroeger herinneren, liet de vakbond zijn leden petitie's ondertekenen om de patroons ertoe te bewegen met geld over de brug te komen. Vandaag laten de reders het personeel een petitie tekenen om geld te eisen... van de vakbonden'

ren eerder slechts met veel moeite een oliecrisis overleefd.

Het leven zoals het is

HOE KOMT HET dat wij bovenstaande zinnen al die jaren onthouden hebben? Dat komt doordat ook andere oud-vissers ons later krek dezelfde boodschap meegaven. Maar het komt vooral doordat ook wij al vlug deelgenoot werden aan de magere jaren waarvoor *Basile* ons gewaarschuwd had. Na enkele vette jaren waarin het door ons gerestaureerde en gerenoveerde HVB-schip hoge besommingen kon realiseren, braken de magere jaren aan. In de jaren negentig begonnen Nederlandse reders hun begerige blikken op Belgische schepen te laten vallen; in 1992 werden 24 vaartuigen geschrapt; in 1993 ontsloeg het typische visserijtoeleveringsbedrijf Brusselle 21 werknemers; in die tijd begonnen de visserij-scheepswerven de poorten te sluiten... Onze lezers lieten de sector rechts en HVB links liggen; adverteerders zetten een dikke eindstreep onder hun sectoractiviteiten; de sfeer op de kaaien werd grimmig, wat het journalistieke werk erg bemoeilijkte... Maar kijk, we had-

den de wijze raad van reder *Basile* goed opgevolgd. We hadden de kas van HVB tijdens de vette jaren goed beheerd waardoor we ons inderdaad ook in de magere jaren konden handhaven. En kijk, we zijn er vandaag nog steeds.

De magere jaren van HVB waren natuurlijk ook die van de hele vissersgemeenschap. We hebben dan ook (beroepshalve) goed toegekeken op welke manier de reders ermee omgingen. Soms begrepen we dan niet goed wat we zagen. Er zijn toen toonaangevende reders geweest, topmensen uit de

sector, die hun miserie op onze bureau letterlijk kwamen uitwenen, waarna ze opgelucht wegreden in hun pas aangeschafte BMW als 't al geen Mercedes was.

Wat we hierboven over die auto's schrijven mag dan wel op het schap thuishoren waar het populisme staat, het leert ons wel iets over de heersende mentaliteit aan de sectortop. En dat doet ook onderstaande anekdote, eentje uit het schriftje dat we bijna twintig jaar geleden begonnen aan te leggen en dat inmiddels volgeschreven is. Een reder van een groot boomkorvaartuig, bestuurslid van de Rederscentrale, liet een nieuwe motor op z'n schip plaatsnemen. Het waren magere jaren en zo'n motor kost veel geld. Omdat hij de overeengekomen schijf niet betaald had weigerde de fabrikant de motor van de kaai in het ruim te laten zakken. De mecanici contacteerde de reder die niet bij de werken aanwezig kon zijn omdat hij op dat kritieke moment van die magere jaren toevallig in Zuid-Afrika op vakantie was. Ik was getuige van het telefoongesprek waarbij die reder de verbaasde mecanici meedeelde dat hij op dat moment geen tijd had zich 'daarmee' bezig te houden omdat er op dat eigenste moment, daar

aan de andere kant van de wereld, een animatieactiviteit aan het zwembad van start ging, een activiteit die de reder in kwestie niet wilde missen. De motor is vervolgens nog verschillende weken op de kaai blijven staan.

De lezer die met de sector vertrouwd is zal deze anekdote ongetwijfeld kunnen aanvullen met vele andere. Maar wij vragen ons af waar die, laat ons zeggen eigenaardige, redersmentaliteit vandaan komt; een mentaliteit die absoluut geen rekening houdt met de toekomst in het algemeen en met de komst van magere jaren in het bijzonder; een mentaliteit die wij verder als *het Geklaag* zullen omschrijven.

Alles Moet Op

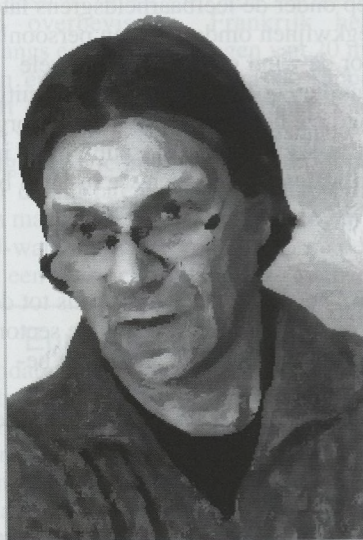
EEN EERSTE ANTWOORD vond ik vreemd genoeg in een reisverhaal. In 1994 las ik een boek waarin de auteur het over een primitief Spaans vissersdorp had. De mentaliteit die hij beschreef lichtte een tip van de sluier op: *'Vissers zijn, waar ook ter wereld, gokkers. Ze halen een vangst binnen, verkopen die en spenderen het geld snel aan kleren of cadeaus. Alles moet op, ze leven van dag tot dag.'*

(2) Er is inderdaad een groot verschil tussen de boer die naar de akker trekt en de visser die de visgebieden gaat opzoeken. Wie vaart weet dat elke reis de laatste kan zijn. Dan ben je niet geneigd te sparen voor de magere jaren. Het is dan zoals het lied het zegt: *'s Avonds hebben we geld bij hopen en 's morgens geen om brood te kopen.*

Het Geklaag dat daaruit voortvloeit is zeker nog aanwezig in de visserij, zij het in bijna homeopathische proporties. Het is het Geklaag dat jaarlijks ontladen wordt tijdens de carnavalsviering. Die feesten zijn inderdaad het maatschappelijk ventiel waarlangs de opgewekte stoom van dat soort volks Geklaag afgelaten wordt. Het is dan ook geen toeval dat carnaval in de visserij uitbundig gevierd wordt.

Zo had ik er trouwens een aantal leren kennen. Ik herkende in die passage de open, joviale, vrijgevege, maar ook verspillende en onnadenkende mentaliteit van de Oostendse matrozen die destijds op IJsland voeren en vooral van de Oostendse bootsjouwiers die dat soort Geklaag luidruchtig over de stad uitdragen. Het is een mentaliteit die vroeger al uitvoerig beschreven werd door Vlaamse kroniekschrijvers. Talrijk zijn de commentaren op de Oostendse visser *'die graag in herbergen verblijft, genever drinkt en de danszalen bezoekt. De Oostendenaar toont zich meer verstedede-*

De man op de kaai



Vanaf 1988 heeft Flor Vandekerckhove maandelijks het *'editoriaal'* voor HVB geschreven. Eerst deed hij dat onder eigen naam en later, als de repressie te groot werd, onder het bekende pseudoniem *de man op de kaai*.

Niet weinig lezers is het inmiddels opgevallen dat dit *'redactioneel'* vanaf het eerste nummer van 2006 weggevalen is. Dit komt doordat we gewoontegetrouw bij de jaarwisseling proberen nieuwe wegen in te slaan. Zo hebben we dit jaar beslist het maandelijks terugkomende editoriaal te schrappen en dat om de zodoende vrijgekomen plaats in onze schaarsgeworden bladzijden aan reportages te wijden.

Maar de vrienden van HVB mogen gerust zijn, Flor zal ook in de toekomst zijn libertaire pennetje in de gitzwarte inkt blijven doppen om het reilen en zeilen op de kaaien te becommentariëren. Alleen zal dat niet meer maandelijks gebeuren, maar alleen nog als er geen houden meer aan is. Zoals nu.

lijkt, weinig tuchtvol (...) (3) Ja, dat klopt: hoe meer *'genever'* er in de *'danszalen'* gedronken wordt, hoe luidder het Geklaag over de kaaien klinkt.

Vissers en boeren

MAAR IK ZAG tegelijk dat de vissers die deze *life style* uitdroegen niet over de visserij heersten. Zij waren eerder onderaan de maatschappelijke visserijladder te vinden (als ze er al niet náást stonden). De sector werd in die tijd immers overheerst door de telgen van de naar Oostende afgezakte Pannenaars en (in steeds sterkere mate) door de reders uit de Heistse oosthoek.

In die uithoeken van het land werd geen geld weggesmeten aan *'kleren en cadeaus'*. Daar heerste de economische mores van het Vlaamse platteland: de *schraapzucht*. Ook deze mentaliteit werd al uitvoerig door folkloristen beschreven.

Stalpaert: *'De Pannenaar is verstandig en wijs, leeft eerder teruggetrokken in zijn net duinenhuisje met vrouw en huisgezin.'* Niks te danszalen en te geneveren, *'De Pannenaar leeft 'rustig, regelmatig en afgetrokken.'* (sic) *'Te De Panne woonden de vissers langs de kassei naar de zee of verspreid in de duinen. Rond hun huisjes lag een "akker", een lap zand beschut door een haag van stro. Zo waren ze driekwart visser en een kwart landbouwer.'* (...) *'Te Veurne en te Nieuwpoort zegde men dat de Pannenaar zijn schulden vergat te betalen, maar te Adinkerke voegde men erbij, dat deze zorgeloosheid enkel voortkwam uit armoede.'*

Tja, wie zal het zeggen? Ook vandaag heerst daarover nog twijfel. *Kunnen* ze niet of *willen* ze niet betalen? Want wat doet de boer? Hij klaagt. Hij klaagt omdat het regent en hij klaagt omdat het niet regent. Hij klaagt als het slecht gaat en hij klaagt als het goed gaat. De boer klaagt altijd.

In de visserij brachten die *'arme boertjes'* een grote mentaliteitswijzigingen met zich mee. Het trotse Geklaag van het steedse volk werd ondergesneeuwd door het stroperige Geklaag van de boertjes. Het *rebelse* werd overspoeld door het *slaafse*. Daar waar de stedelingen hun *Geklaag* in de kroeg uitbaatzen, liepen de Pannenaars ermee de bureaus plat. Het leek er op den duur wel op dat de visserij-elite uit een bende arme schooiers bestond. De klompen lieten ze aan de deur staan: op kousenvoeten, met gebogen hoofd, pet in de hand (*'kijk eens hoe moeilijk we het hebben'*) togen ze nederig op zoek naar het geld dat hen door de magere jaren heen moest helpen.

De grote 'rat race'

ONZE SECTOR IS, zoals elke visserij waar ook ter wereld, gebouwd op overheidssubsidies. Hoe ver we ook in de Vlaamse visserijgeschiedenis terugkijken, altijd weer botsen we op die staatssteun. De staat geeft traditiegetrouw forse

steun bij de bouw van een schip; de overheid steunt op talrijke manieren het uitreden ervan en de staat betaalt zelfs het einde van de rederij door het verlenen van slooppremies. De reders mogen dan wel steen & been klagen over de ambtenarij, dat Geklaag doet niets af van het feit dat die ambtenarij een carrièrelang de trouwe gezelschap van die reders is. Maar intussen werd de toen heersende Vlaamse visserijelite, met diepe wortels in de zandgrond van oost- en westhoek, geconfronteerd met problemen die haar parochiale petje ver te boven gingen: het neoliberalisme had school gemaakt waardoor bijvoorbeeld de Zeebrugse vismijn in handen van 'vreemd kapitaal' gekomen was; de globalisering zorgde er dan weer voor dat tropische vissoorten en aquacultuur de markt danig gingen internationaliseren; de Europese Unie koos in haar concurrentiestrijd met andere machtsblokken voor een schaalvergroting die de status quo in de sector op de helling zette; de stijgende olieprijs waarvoor de Club van Rome ons al in 1972 verwittigd had zou de rest doen.

Die veranderende omstandigheden schoven ook een ander type reder naar voren. De 'managers' die gaandeweg de plaats van de 'boertjes' gingen innemen beseften ten volle dat de grote 'rat race' ingezet was. Slechts weinigen zouden de koers uitrijden, zo wisten zij, en bij de vele verliezers zouden evenveel koopjes te doen zijn. Het gemeenschappelijke Geklaag van de boertjes werd nu overstemd door het even pretentieuze als individualistische Geklaag van de managers die zich daarin gesteund wisten door hun technocratische soortgenoten uit de administratie, politiek en vakbonden. In een tsoenami van Geklaag over de eigen, penibele concurrentiepositie werd alle (toch al schaarse) gemeenschapszin opgegeven ten voordele van het eigen gewin. Gejaagd door de winst deden ze daarmee niets anders dan wat de managers in heel de economie doen. Een recent pamflet wijst er dan ook op dat 'sommige reders in de voorbije jaren gigantische bedragen Europees geld hebben binnengehaald waar niet de sector, maar zij zelf beter van zijn geworden (...)'. (4)

Het Geklaag van de managers heeft tot even spectaculaire als trieste resultaten geleid. Niet alleen zijn

ze er zodoende in geslaagd de eenheid in de vissersgemeenschap aan gruzelementen te slaan; ze hebben de vloot tot diep onder de leefbaarheids grens laten wegwijnen omdat het hen persoonlijk voor de wind ging; ze hebben veel tientallen goeie vissers de sector uitgejaagd; ze hebben er mee voor gezorgd dat de sector maar een schim meer is van wat we zagen toen we in 1988 bij *Basile Haelewijck* aanklopten.

Failliet

DAT ALLES BRENGT ons tot de elite die vandaag de sector overheerst. Onder de bezielende leiding van de Limburgse politicus *Jaak Gabriëls* (en aangevuurd door diens plaatselijke brulboei *Jean-Marie Dedecker*) lijkt de sectortop waarlijk op hol geslagen. Er is al lang geen sprake meer van een afwisseling van goede en slechte jaren. Het ziet ernaar uit dat de Vlaamse reders gedoemd zijn voortaan als een *Vliegende Hollander* over de maatschappelijke oceaan te zwalpen, in een nooit meer eindigende jacht op gratis, vers geld.

Verrast door de dure olie — alhoewel we bijna twintig jaar niets anders gedaan hebben dan haar ervoor te verwittigen! — wil de sectortop vandaag blijkbaar *alles* naar zich toe trekken. En ze wil dat *Alles Hier & Nu!* Het sociaal overleg dat in de sector traditiegetrouw vredig tussen de bonzen georganiseerd werd, is thans ontploft in een schaamteloze jacht op de geldpot.

Lapkoesse

DE XXI^{STE} EEUW brengt daarmee een nieuw soort Geklaag op het voorplan. In het potje dat de Rederscentrale er vandaag van brouwt vinden we onderaan de stevige fond van het stropetige Geklaag van de boertjes, besprekelt met de homeopatische resten van het luidruchtige Geklaag van de 'geneverdrinkers' en dat alles overdadig aangedikt met het modieuze Geklaag van de managers. Dat brouwsel — dat voel je aan je ellebogen — is een niet te vreten mengsel waarvan we alleen maar kunnen zeggen dat het geheel veel meer stinkt dan de som van de delen. En dat stinkend zootje ontploft daarenboven ook nog eens in ons gezicht.

Zoals gemorrel met atoomkernen in staat is een enorme wolk in de vorm van een paddenstoel te produceren, zo produceert de fusie van al dat Geklaag ook een hoop stinkende lucht, maar dan in de vorm van een enorm grote,

opgestoken middenvinger naar uw en onze toekomst.

Elders in dit blad kunt u het verhaal lezen van tal van reders die zich daardoor in hun eigen organisatie niet meer herkennen. Nog elders brengen we u het relaas van een reder die zijn ontslag aanbiedt. Hij kan het moreel niet langer verantwoord lid van die Rederscentrale te zijn. Aanleiding voor 's mans ontslag is een petitie die de patroonsorganisatie organiseerde. Dat pamflet is dan ook merkwaardig. Het leert ons dat de sectortop, hardleers als ze is, nu weer tientallen matrozen uit de sector wegjaagt; het leert ons ook dat we ons voortaan aan alles mogen verwachten.

Als het roer niet omgegooid wordt dan komen we met de visserij economie in een *twilightzone* van de beschaving terecht. In de echte wereld immers, die we ons nog van vroeger herinneren, liet de vakbond zijn leden, bij wijze van spreken, petitie ondertekenen om de patroons ertoe te bewegen met geld over de brug te komen. Vandaag laten de reders het personeel een petitie tekenen om geld te eisen... van de vakbonden, want, zo legt de Rederscentrale het personeel in de mond: '*Momenteel kunnen de rederijen niet meer overleven wat onvermijdelijk tot gevolg heeft dat wij werknemers niet langer werkzekerheid hebben*'. (5)

Hoezo, geen werkzekerheid? Toch had de Rederscentrale, zo leest u ook elders in dit blad, nog maar een zgn. lening van 800.000 euro van het Zeevissersfonds toegeschoven gekregen.

Waarover we wel vragen te stellen hebben. Zoals deze: werd daarmee vervolgens aan de reders een zogenaamde '*te-werkstellingspremie betaald om "U" tegen te zeggen*'?, zoals we het in een pamflet gelezen hebben? (6) Indien dat zo is, gaat dat dan over dezelfde tewerkstelling die één maand later door de Rederscentrale alweer in vraag gesteld wordt? En moet dat dan nog een *tewerkstellingspremie* genoemd worden of is het gewoon een slimme manier om via veel Geklaag de kluit te belazeren?

Reageren kan op
florvandekerckhove@telenet.be

Het interview met Basile Haelewijck werd gepubliceerd in HVB II/1988, p. 35 en (deel II) in HVB III/1988, p. 26

(2) Norman Lewis, *Stemmen van de oude zee*, 1994, Atlas - Amsterdam / Antwerpen

(3) Hervé Stalpaert, *Oudvlaamse zeevisserij, historie en folklore*, 1957, Uitgeverij voor gemeenteadministratie, Heule

(4) *Visserij laat u niet misleiden*, pamflet van het gemeenschappelijk vakbondsfront, dd. 16.02.2006

(5) Petitie opgesteld door de Rederscentrale, 1 februari 2006

(6) *Visserij laat u niet misleiden*, pamflet van het gemeenschappelijk vakbondsfront, dd. 16.02.2006

Containerpark voor scheepsafval in Oostendse Haringhal

Er komt een containerpark voor de visserij in de Oostendse vismijn. Dat gebeurt in het kader van de aansluiting van Oostende bij KIMO. Dit heeft als doelstelling de bestaande verontreinigingen uit de Noordzee te verwijderen, en de zeeën in goede conditie door te geven aan toekomstige generaties.

Van de vissers wordt verwacht dat ze alle rommel die ze opvissen niet teruggooien, maar afgeven in het containerpark. In ruil zouden ze ook hun eigen afvalstoffen zoals afgedraaide olie en verpakkingen mogen afgeven. Info: www.kimointernational.org

Reuzenkrab van Z.67

De Z.67 Rubens liep begin februari in Zeebrugge binnen met een krab van 6 kilogram aan boord die voor de Engelse kust werd gevangen. Vermoedelijk is ze 30 jaar oud. Het zeedier werd geschonken aan het *Sea Life Marine Park* in Blankenberge.

Ex-N.706 in offshore

Het geschrapte Nieuwpoortse vaartuig N.706 Ster der Zee is volledig heropgeknapt door Scheepswerf Visser in Den Helder. Als 'Albatros' wordt het door de firma Offshore Service Albatros uit Wieringen ingezet voor offshorewerkzaamheden op de Noordzee.

De N.706 was eigendom van Rederij Rudo (Jelle Kramer) en werd door de beëindigingsregeling van eind 2004 uit de vaart genomen.

16 ton zeebaars in Nieuwpoort

We schreven in een vorig HVB, in het jaaroverzicht van Nieuwpoort, dat de jaar na jaar toenemende aanvoer van zeebaars een opsteker is voor de Nieuwpoortse vismijn. In 2003 was er 11 ton zeebaars, in 2004 al 14 ton en vorig jaar 16 ton. De zetduivel maakte daar per vergissing 160 ton van en dat was natuurlijk niet de bedoeling.

Europese vissers blijven Vangstquota overschrijden

Een rapport dat de Europese Commissie vorige maand verspreide toont dat de Europese vissers zich in 2004 opnieuw niet hebben gehouden aan de Europese vangstlimieten. Sommige van de quota's zijn wel tot 68 procent overschreden. Vooral Ieren en Spanjaarden visten op vele soorten te grote hoeveelheden op. Nederlandse vissers houden zich wel keurig aan de regels. Slechts van twee quota in de Noordzee vingen ze iets te veel: schol 0,28 procent en horsmakreel 0,04 procent. De Europese vissers overschreden in 2004 totaal 1,8 procent van de quota. Hoewel minder dan de 2 en 3 procent in de voorgaande jaren, is dat

voor Brussel nog altijd te veel.

De Europese Commissie heeft ook 69 rechtszaken lopen tegen EU-lidstaten wegens schending van de visserijregels. De meeste zaken (49) zijn het gevolg van overbevissing. Frankrijk heeft onlangs een boete gekregen van 20 miljoen euro. De EU Commissie rapporteert op korte termijn of Frankrijk aan zijn verplichtingen heeft voldaan.

Volgens EU-commissaris Joe Borg blijven de lidstaten nalatig in het nemen van maatregelen om overbevissing in de EU-wateren te voorkomen. Borg noemt het een zeer onbevredigende situatie.

Europese afvalrichtlijn

Omdat de zeeën nog steeds ernstig verontreinigd worden door afval dat afkomstig is van zeeschepen heeft het Europese parlement al een richtlijn aangenomen (EU richtlijn 2000/59). Daarin worden schepen verplicht om het afval dat aan boord ontstaat in havens af te geven. Deze richtlijn is in het najaar van 2004 van kracht geworden. Schepen betalen, of zij nu wel of geen afvalstoffen afgeven, een bepaald bedrag als zij een haven in Europa aandoen. Echter door een ingewikkeld financieringssysteem en uit concurrentie oogpunt tussen Europese havens was het niet mogelijk om dit voor 100 procent dekkend te krijgen. Na een aantal maanden is zowel door de havens in Nederland als door de inzamelaars geconstateerd dat de toename van aangeboden afval beduidend achter blijft bij de verwachting. KIMO Nederland en België heeft hierover vragen. Ook Milieuorganisatie vinden dat de overheid en de havens de regels voor afval van zeeschepen veel eenvoudiger hadden moeten maken.

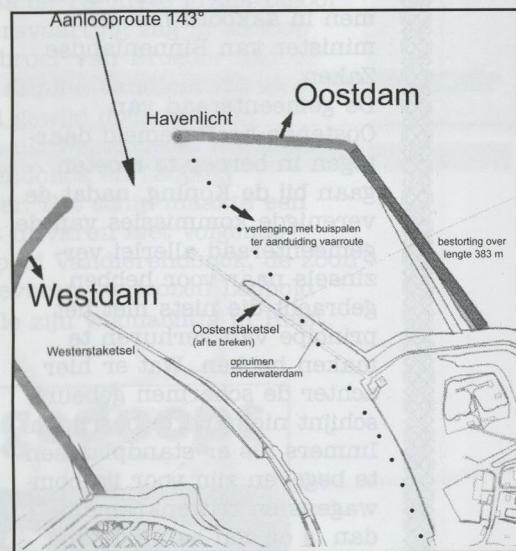
IJsland voert campagne tegen vispiraterij

De North East Atlantic Fisheries Commission (NEAFC) rapporteert steeds meer vreemde vissersschepen op de bekende visgronden Reykjanes Ridges. De visserij door schepen, ondermeer uit Panama, die niet bij de regionale managementorganisatie zijn aangesloten wordt beschouwd aan piraterij. De overheid van IJsland is dan ook een campagne gestart tegen de illegale praktijken waarop reeds achttien vaartuigen betrappt werden. IJsland stuurt patrouilleschepen naar het gebied om intensieve controles uit te voeren. Ook de havenautoriteiten, handelaars en visdistributeurs worden aangemaand geen zaken te doen met deze schepen die illegaal gevangen en niet-gerapporteerde vis aanvoeren. Vorig jaar werd een dergelijk vaartuig dat een lading roodbaars in de Eemshaven (Delfzijl) wilde lossen geweigerd.

Illegale aanvoer van kabeljauw uit de Barentssee

Denemarken en Zweden vragen aandacht voor de illegale aanvoer van kabeljauw uit de Barentssee. Beide landen vragen de Europese Unie om verscherping van de aanlandingscontrole en om een betere uitwisseling van informatie tussen lidstaten en derde landen. Zij zullen de Europese Commissie vragen om bij de Russische autoriteiten aan te dringen op betere controle en inspectie in de Barentssee.

Nieuwe haveningang voor Oostende



Om de toegankelijkheid van de Oostende haven en op termijn schepen tot 200 meter toe te laten wordt de haventoeegang de komende jaren volledig heraangelegd. Om de toegangseul recht te trekken en dieper uit te baggeren moet het Oosterstaketsel verdwijnen. De afbraakwerken en het uitgraven van de onderliggende stenen zal zullen nog dit jaar van start gaan. Het afbraakmateriaal wordt gebruikt voor de aanleg voor de nieuwe havenhoofden (zie tekening). Het (beschermde) Westerstaketsel blijft behouden. Dit werd bekend gemaakt tijdens een werkbezoek van Vlaams minister van Openbare Werken, Kris Peeters, en minister-president Yves Leterme vorige week. In de toekomstplannen zit ook de herinrichting van de vismijnzone en de heraanleg van de Vismijnlaan. De afslag van de Koninklijke Baan voorziet in een aparte toegang naar de haven en de vismijn. Minister Peeters heeft 32 miljoen euro uitgetrokken voor de verbetering van de nautische toegang en voor de voortzetting van de beveiliging die Oostende moeten beschermen tegen de zogenaamde 'duizendjarige storm'. De ingrijpen werken moeten tegen 2011 voltooid zijn.

[Uit Het Visserijblad van 30 maart 1956]

Het gekonkel rond de koncessie van bennen in de Oostendse vismijn

We hebben in ons vorig nummer gemeld dat, dhr gouverneur der provincie West-Vlaanderen aan de stad Oostende heeft laten weten, dat de koncessie van bennen in aanbesteding dient gegeven te worden. Deze beslissing werd naar het schijnt genomen in akkoord met de minister van Binnenlandse Zaken.

De gemeenteraad van Oostende heeft gemeld daartegen in beroep te moeten gaan bij de Koning, nadat de verenigde kommissies van de gemeenteraad allerlei verzinsels naar voor hebben gebracht die niets met het principe van verhuren te maken hebben. Wat er hier achter de schermen gebeurt, schijnt niemand te begrijpen. Immers als er standplaatsen te begeven zijn voor ijsroomwagens en frittenkramen, dan is er een aanbesteding. In de zaak van de bennen, is het niet de stad welke voor de huur er van moet betalen, maar wel de reders. De stad ontving hierover tot op 1 januari van de koncessiehouder tien duizend frank per jaar. Dit zou nu tot 50 duizend frank verhoogd worden. De gemeenteraad heeft zich door enkele zijner leden bij de neus laten leiden. Beweerd werd dat de huurprijs der bennen gevoelig werd verlaagd.

Dit is onjuist. Vorig jaar betaalden de reders voor de vis 4 fr., nu 3,5 fr.; voor haring 3 fr. en nu ook 3 fr. Hierbij komt de taks. De vishandelaars betalen 2,50 fr. Bij de aanbesteding zou deze prijs van 4 fr. gevoelig verlaagd kunnen worden. Dat de koncessie van 6 op 2 jaar werd gebracht, is geen argument, daar men aldus de koncessie om de twee jaar toch zou vernieuwen.

Men beweert dat hier een belangrijke uitrusting bestaat, die veel geld kost. Dat is onwaar en wil niet zeggen dat bij aanbesteding de gebeurlijke uitrusting niet kan overgenomen worden door eksperimentise.

De bewering als zou er bij intensieve visaanvoer een ontreddering gebeuren, kan alleen staande gehouden worden door mensen zoals de Oostendse gemeenteraadsleden, die nooit de vismijn bezoeken en van de visserij niets kennen.

Immers wat is er achter de schermen gebeurd?

De zoon van de koncessiehouder is pater; zij is met haar kinders lid van alle bestaande katholieke bonden. Dus moeten de katholieken er voor stemmen. Een liberale schepen is notaris van de kinderen en dhr Blondé socialist dreigt met ontslag zo de socialisten, tegen de verlenging zijn.

Dat een grote rederij vertegenwoordigd door Jhr Menu ook voor de concessionaris opkwam tegen de belangen van alle middenslagreders, is te begrijpen. Het zijn immers slechts de kleinen en middenslagreders welke de huidige dure prijzen hoeven te betalen. Een bijzondere regeling zal waarschijnlijk getroffen zijn voor de grote, vermits dit voorstel aan één hunner werd gedaan. Het valt daarom des te meer te betreuren, dat gemeenteraadsleden die de plicht hebben de algemene belangen van de stad en hier ook van de vissers hebben te dienen, zich hebben laten verleiden door manoeuvres.

Het kan ons niet schelen wie er concessionaris is of wordt. Wat de visserij wel aanbelangt, is het feit dat hun algemene onkosten zo laag mogelijk zijn.

In 1955 werden in de vismijn van Oostende 38.046.066 kilogram vis, 6.245.304 kg. ijle haring en 12.993.972 kg volle haring verhandeld. Dit betekent dat er hiervoor minima voor de vis 760.921 bennen, ijle haring 124.906 en

volle haring 259.879 bennen nodig waren. De opbrengst aan huurgeld was dus minstens: 760.921 b. à 4 fr. is 3.043.684 fr.

124.906 b. à 3 fr. is 374.718 fr.
259.879 b. à 3 fr. is 779.637 fr.

Totaal: 4.198.039 fr.

De lonen, onkosten, afschrijvingen enz... alles inbegrepen, kosten hoogstens 1,91 fr. per ben, zodat die koncessie in het jaar 1955 meer dan twee miljoen frank netto winst opbracht, waarvoor aan de stad slechts tien duizend frank hoefde betaald te worden. Wij dagen het Oostendse gemeentebestuur uit aan de hand van alle officiële documenten en mits aanstelling van een bekwame ekspert, het tegenovergestelde te bewijzen.

En daarom is het dat we van oordeel zijn dat de kostprijs van de huur der bennen veel goedkoper zou kunnen zijn.

Inderdaad Mijnheer de Burgemeester, U hebt in de gemeenteraad verklaard dat er aan die bennenhistorie een reukje hangt, omdat het U niet aange-naam is gebleken dat de heer gouverneur en de heer minister van Binnenlandse Zaken U eens te meer op uw plichten moest wijzen in een stad overbelast met schulden. We begrijpen dus best uw houding die ook een reukje heeft. Wie de hierboven gemelde cijfers leest, zal dit ook best beseffen en zich afvragen waarom er te Oostende nog een gemeenteraad moet bestaan, als zij zich aan dergelijke manoeuvres laat vangen. De insinuaties aan ons adres in verband hiermede gestuurd om de aandacht van het publiek af te leiden, laten ons koud. Voor ons is het onverschillig wie bij aanbesteding het verhuren van de bennen toegewezen wordt. Ons doel en het belang van de visserij en de stad is, dat de uitbating goed en zo goedkoop mogelijk weze voor de reders.

Wij menen in dat opzicht eens te meer onze plicht gedaan te hebben tegenover de visserij zonder

HET GEBEURDE

50

Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

*Deze maandelijke
rubriek is gebaseerd op
HVB van 1956.*

9^e BRUGSE JAARBEURS

HANDEL

NIJVERHEID

ZEEVAART

ZEEVISSERIJ

van 18 tot 27 juni 1955

Inlichtingen :

St Salvatorkerkhof, 16

BRUGGE

Tel. : 350.62

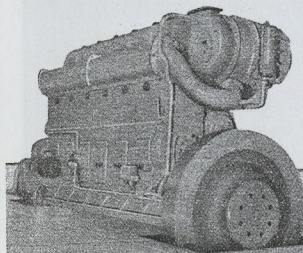
4223V



ons bekommerd te hebben om vriend en vijand. Het verheugt ons des te meer dat én de heer gouverneur én de heer Vermeylen, minister van Binnenlandse zaken, ons standpunt hebben bijgetreden en we kunnen slechts de houding van de Oostendse gemeenteraad betreuren omdat hier slechts gehandeld werd uit onwetendheid of uit partijdigheid!

P. Vandenberghe

MaK



MOTOREN

* Algemeen vertegenwoordiger voor binnen-scheepvaart en visserij

Jules
Andries
Brugge
Komvest, 15
Tel. 339.51
Verkoop
Service

(191V)

Uit "Het Visserijblad" van 16 maart 1956

De Z.400 gedoopt

Zondagnamiddag ging de plechtige doop door van de Z.400 genaamd <<Broeder Isidoor>>. Dit nieuw vaartuig is een houten visvanger en werd gebouwd op de scheepswerf Hillebrandt te Oostende voor rekening van reder Mevrouw Charlotte Mallefeydt, echtgenote van Omer Vandierendonck uit Heist. Het schip heeft volgende karakteristieken: lengte overmeten 20,70 m., diepgang 3 m., breedte 5,60 m. Het schip is uitgerust met een MaK motor van 160 pk en met de volgende boordinstrumenten: radio, zend- en ontvangpost, dieptemeter en richtingzoeker. Dit schip werd speciaal opgedragen aan de Zalige Broeder Isidoor.

Inderdaad, dhr Omer Vandierendonck is nog steeds lijdend tengevolge van de schipbreuk van zijn vaartuig, de Z.713 <<Carnotte>> die in 1940 strandde en verloren ging voor de kust van Raversijde. Op de doopplechtigheid was de 75-jarige Frans Deloor aanwezig die voor het eerst een vissersvaartuig zag in de loop van zijn 75 jaren. Deze is de jongste broer van Broeder Isidoor en werd speciaal uitgenodigd door de familie Vandierendonck-Mallefeydt. Het nieuwe vaartuig werd gewijd door E. Pater Angelus van de orde der Passionisten uit Wezembeek. Als meter en peter fungeerden Juliette Vandierendonck en Leopold Vandierendonck, kinderen van de reder. Het schip maakte een korte maidentrip en zal ter visvangst uitvaren met volgende bemanning aan boord: stuurman Leopold Vandierendonck, de zoon van de reder; motorist Eugène Van Beveren; matrozen Leopold Van Dierendonck en Louis Cattoor. Alle zijn woonachtig in Heist.

De Z.400 gedoopt



boekbesprekingen



frank neyts

De kleine handelsvaart

Bij de uitgeverij Stegro VOF verscheen als nummer 6 in de Stegro-reeks een buitengewoon leerzaam boekje over de N.V. Invoer- en Transportonderneming 'Invotra' 1950-1962. Met de Stegro-reeks willen Ton Grootenboer en Frans van der Stel, twee shiplovers, bestaande en verdwenen Nederlandse rederijen onder de aandacht brengen.

De Rotterdamse rederij N.V. Invoer- en Transportonderneming 'Invotra', opgericht door de gebroeders A.C. en M. Neleman, heeft in zijn korte en ambitieuze bestaan een vloot beheerd van achttien KHV- (Kleine Handels Vaart) en drie GHV-schepen (Grote Handels Vaart) met 'singel'-namen. Plannen om de rederij verder uit te bouwen met drie GHV-schepen zijn mislukt en na annulering ging het snel bergafwaarts met de rederij. De gehele KHV-vloot werd in 1962 verkocht aan P.A. van Es & Co, terwijl A.C. Neleman met een GHV-schip het rederijbedrijf nog negen jaar volhield.

"N.V. Invoer- en Transportonderneming 'Invotra' 1950-1962" (ISBN 90-808002-6-0) werd op handig formaat en prachtig geïllustreerd uitgegeven. Het telt 104 pagina's. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Stegro VOF, p/a St. Jozefstraat 4, 5248 AT Rosmalen, Nederland. Tel. +31.(0)73.521.41.77. Alle boeken uit de Stegro-reeks kosten 19,95 euro.

s.s. Rotterdam

Onlangs verscheen bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers de uitgave "s.s. Rotterdam. Een beknopte scheepsbiografie" van de hand van Arnout en Nico Gungs. Al in 1938 kregen ontwerpers van de Holland Amerika-lijn de opdracht voor een 'running mate' van de beroemde 'Nieuw Amsterdam'. Door het uitbreken van Wereldoorlog II volgde pas in 1955 de bouwopdracht voor een luxe turbinestoomboot. Uitgangspunt van het unieke ontwerp was dat het schip zowel voor transatlantische passage als voor cruises te gebruiken zou zijn. De machiniekamer lag ver achterin, zodat de ruimte in de romp maximaal benut kon worden voor passagiersaccommodatie.

Aan de buitenzijde vielen vooral de twee revolutionaire rookuitlaten op, waarmee het ontwerp in de gehele nautische wereld zowel verbazing als bewondering wakte. De "Rotterdam" – het vijfde HAL-schip met deze naam – werd het vlaggenschip van de Nederlandse koopvaardij. Na een rijk gevulde carrière werd de "Rotterdam" in Gibraltar voorbereid op een rustige 'oude dag' in de Rotterdamse Maashaven als hotel-, educatie- en restaurantschip.

"s.s. Rotterdam. Een beknopte scheepsbiografie" (ISBN 90.5730.397.3) werd als softback uitgegeven. Het boek telt 192 pagina's, is prachtig geïllustreerd en kost 19,95 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgever, Walburg Pers, Postbus 4159 te 7200 bd Zutphen (NL). Tel. +31.575.510522, Fax +31.575.542289, E-mail: info@walburgpers.nl.

Schepen van de Gouden Eeuw

Eind vorig jaar verscheen bij dezelfde uitgeverij de uitgave "Schepen van de Gouden Eeuw". Bij deze publicatie werkte Walburg Pers samen met de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum en de Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.

Terwijl de onafhankelijkheidsoorlog tegen Spanje nog in volle gang was, begon de Republiek der Verenigde Nederlanden rond 1600 aan een tijdperk van ongekende bloei. Het karakter van die Gouden Eeuw werd bepaald door de unieke ligging van het land: aan de monding van de belangrijkste rivieren van Europa en aan de kust van de Noordzee. Water en scheepvaart domineerden de samenleving in al zijn facetten. Vol zelfvertrouwen maakte talloze ondernemers gebruik van de mogelijkheden die het water hen bood. In geen land ter wereld waren meer schepen dan in Nederland. In dit boek passeren de belangrijkste scheepstypen van de Gouden Eeuw de revue. Ze geven een beeld van de uitzonderlijke rol die het schip speelde in een dynamische tijd. Een buitengewoon interessante uitgave.

"Schepen van de Gouden Eeuw" (ISBN 90.5730.373.6) werd als softback uitgegeven. Het boek telt 127 pagina's, is prachtig geïllustreerd en kost 19,95 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgever, Walburg Pers, Postbus 4159 te 7200 bd Zutphen (NL). Tel. +31.575.510522, Fax +31.575.542289, E-mail: info@walburgpers.nl.

Uitgevaren voor de Kamer Zeeland

Begin januari verscheen ook bij Walburg Pers de uitgave "Uitgevaren

voor de Kamer Zeeland" onder redactie van Jan Parmentier. De Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) was in de 17de en 18de eeuw de voornaamste werkgever in het gebied rond de Scheldemonding. In dit boek brengen Nederlandse en Vlaamse historici deze rol op boeiende wijze in beeld. Hiertoe baseerden de onderzoekers zich op de scheepssoldijboeken die een schat aan gegevens bevatten over de Zeeuwen en de Zuid-Nederlanders, die in Middelburg tekenden voor het VOC-avontuur. De digitalisering van deze bronnen, bewaard in het Nationaal Archief in Den Haag, vormde de aanleiding voor een uitvoerig onderzoek naar de herkomst van ruim dertigduizend zeelieden en soldaten, die gedurende de eerste helft van de 18de eeuw inscheepden op Walcheren. Tevens werpt het boek licht op de arbeidsomstandigheden en het leven aan boord tijdens de lange zeereizen. Een analyse van de sterfte onder de bemanningen leverde interessante indicaties op van de kwaliteit van hun levens. Het boek, buitengewoon interessant en boeiend, komt voort uit het internationaal congres 'Noord-Zuid in Oost-Indisch perspectief', dat op 21 en 22 juni 2002 in Antwerpen en Vlissingen werd gehouden.

"Uitgevaren voor de Kamer Zeeland" (ISBN 90.5730.409.0) werd als softback uitgegeven. Het boek telt 128 pagina's, is prachtig geïllustreerd en kost 24,95 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgever, Walburg Pers, Postbus 4159 te 7200 bd Zutphen (NL). Tel. +31.575.510522, Fax +31.575.542289, E-mail: info@walburgpers.nl.

Het
eerstvolgende
HVB
in uw bus op
vrijdag
7 april



Is brulboei Jean-Marie Dedecker een rechtse raap?

Rechts voor de raap over visserijsector

simplicistische oplossingen voor halve waarheden

IN ZIJN PAS verschenen boek *'Rechts voor de raap'* ventileert de Oostendse politicus Jean-Marie Dedecker zijn ongezouten mening over tal van maatschappelijke aangelegenheden. In het laatste katern zet hij zijn reddingsplan voor de visserij uiteen. We citeren.

'Om onze zeevisserij te redden van de verdrinkingsdood werd een gelijkaardige maatregel toegepast door de regering als voor de baggersector. Om uitvlagging van de baggervloot tegen te gaan werd de sector begin 2000 vrijgesteld van de betaling van tweederden op hun sociale bijdragen. De visserijsector besliste echter om deze centen te storten in het Zeevissersfonds om bij tijden van crisis voor een reddingsboei te kunnen zorgen en om het sociaal statuut van de zeevissers te verbeteren. Dit fonds wordt beheerd door de vakbonden, wegens de onmacht en de verdeeldheid van de reders. Vissers hebben de universiteit van de zee doorlopen. Fiere bonken die de geniepige verdeel- en heerskunst van het sociaal overleg eerder ondergaan dan beheersen. Er is immers evenveel verschil tussen een kustvisser en een IJslandvaarder als tussen een basket- en een voetbalspeler. Ondertussen is het statuut van de visser-arbeider

terecht opgekrikt, maar werd er voor de visser-reder niks gedaan. Integendeel. Een klein voorbeeldje weerspiegelt de kleingeestigheid van de tegenstellingen. Als de bemanning in een vreemde haven afgemonsterd wordt, wordt ze gratis met een taxi gerespatrieerd op kosten van de overheid. Wil de kapitein-reder meegaan moet hijzelf de kostprijs van het ritje ophoesten. De maatregel van de overheid om de reders te helpen, net zoals in de baggersector, duwt hen nog dieper het water in, omdat de vakbonden vegeteren op de berg miljoen euro's die door de reders afgedragen worden. De oplossing is nochtans simpel. Geef één derde voor de zeevisserwerknemer en spendeer één derde aan energiebesparende en innoverende visstechnieken. Betaal een slooppremie om noodlijdende schepen uit de vaart te halen en verdeel hun visquota's over de andere Belgische vaartuigen. De resterende vloot krijgt dan zuurstof om zich drijvende te houden, de oude krijgt een menswaardig pensioen.'

Dat het Zeevissersfonds 'wegens onmacht en de verdeeldheid van de reders' alleen nog door de vakbonden beheerd wordt, zal ook voor Zeevissersfondsvoorzitter (en reder!) Marina Nollet nieuws zijn. Dat de reders de geniepige verdeel- en heerskunst van het sociaal overleg eerder ondergaan dan beheersen' geldt alvast niet voor het goedbetaalde en door de reders aangestelde kader van de Rederscentrale waarvan zowel directeur Luc Corbisier als voorzitter Jaak Gabriëls maar al te goed overweg kunnen met alle soorten van 'geniepige verdeel- en heerskunst'. Dedecker maakt in zijn boek ook

de (niet toevallig) veelgemaakte denkfout dat de bedrijfsvoorheffing uit de zak van de reders komt, terwijl het in werkelijkheid een afhouding aan de bron op het loon van de visser is.

Voor de vissers is sinds begin 2003 een berekening ingevoerd waarbij een deel van de bedrijfsvoorheffing via het Zeevissersfonds ook naar de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) gaat, die het geld moet aanwenden voor welomschreven opdrachten. Dat bedrag wordt geraamd op maximaal twee miljoen euro of 80 miljoen frank per jaar. Bij de uitwerking van het systeem werd voorzien dat het geen kostenverhoging voor de werkgever betekende omdat de sector bijkomende lasten moeilijk zou verteren. Toen vice-premier Johan Vande Lanotte in oktober 2002 het voorstel bekend maakte stond in zijn mededeling duidelijk dat de ministerraad het voorstel goedkeurde met het oog op een verlagening van de loonlast in de visserijsector.

Wat Dedecker ook nog niet opgevangen had toen hij aan het schrijven was is dat het Zeevissersfonds intussen blijkbaar als financier van de werkgeversvereniging Rederscentrale optreedt. Of hoe moet men anders de lening omschrijven van 800.000 euro (32 miljoen frank) die vorig jaar in Zeevissersfonds gestemd werd, en die de Rederscentrale pas na afloop van het tiende jaar moet terugbetalen aan een intrest van... één procent?

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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 - reddingsvlottten: 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.

Nieuwe postzegels met vuurtorens en Noordzeevissen



Nadat het voorstel eerder afgewezen werd stemde de Dienst Filatelie van De Post vorig jaar toch in met de uitgifte van een reeks Belgische postzegels die naar de visserij verwijst. De Post brengt in mei zelfs twee nieuwe reeksen uit met onderwerpen die aan de kust gebonden zijn. Op de eerste reeks worden vijf populaire Noordzeevissoorten afgebeeld: de hondshaai, de kabeljauw, de gewone rog, de pladijs (schol) en de haring. De zegels hebben een frankerwaarde van 0,44 euro en worden verkocht per blaadje met de vijf verschillende zegels. Vorig jaar verscheen ook al een reeks met strandschelpen.

De tweede reeks toont de vuurtorens van de kust, met name die van Blankenberge, Heist, Nieuwpoort en Oostende. Ook deze zegels hebben een frankerwaarde van 0,44 euro.

De voorverkoop van beide reeks is toegekend aan de Postzegelclub van de Westhoek uit Nieuwpoort. De voorverkoop en de eerste dagafstempeling gaat door op zaterdag 13 en zondag 14 mei in de Stadshallen te Nieuwpoort waar ook een postzegeltonoonstelling opgesteld staat.



ETAMO

Member of Maintenance Partners N.V.



Bent u ook op zoek naar een betrouwbare partner voor het onderhoud van al uw **turbochargers**? Zoekt u niet verder!

Etamo

Uw Turbo - topper

- * 100% service voor het onderhoud, reinigen en herstellen van turbochargers
- * Alle merken: ABB, Man, Garrett, Napier, KBB, KKK, Holset, ...
- * Levering van wisselstukken

Bent u niet onmiddellijk in de buurt? Geen probleem! Via onze gespecialiseerde mobiele teams garanderen wij een 24-uren dienstverlening aan boord en op de kade in binnen- én buitenland.

Speciale tarieven voor de visserijsector

Contacteer ons snel voor een vrijblijvende offerte!

Etamo nv - T.a.v. Paul Hagens

Noorderlaan 81

2030 Antwerpen

Tel. +32 3 544 32 22

Fax +32 3 542 30 35

GSM +32 495 58 10 67

marineservice@maintenancepartners.com



ABB Marine & Turbocharging

Uw adres voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers

U kunt ons 24 uur per dag, 365 dagen

per jaar bereiken voor onderhoud, reparatie en verkoop van originele ABB-onderdelen.

Daarbij heeft u de keuze uit nieuwe of gereviseerde onderdelen.

Telefoonnummers:

- Service: 03 - 5443033
- Onderdelen: 03 - 5443025
- 24-uurs dienst: 03 - 5443030
- Fax: 03 - 5443020
- E-mail: turbo@be.abb.com

ABB Turbocharging

Luiithagen Haven 2 / Unit H, 2030 Antwerpen
www.abb.be

