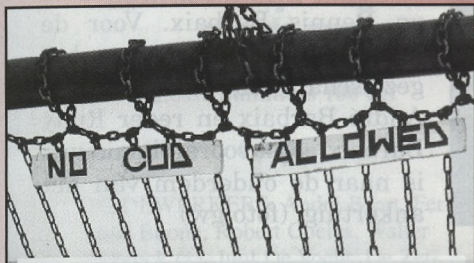
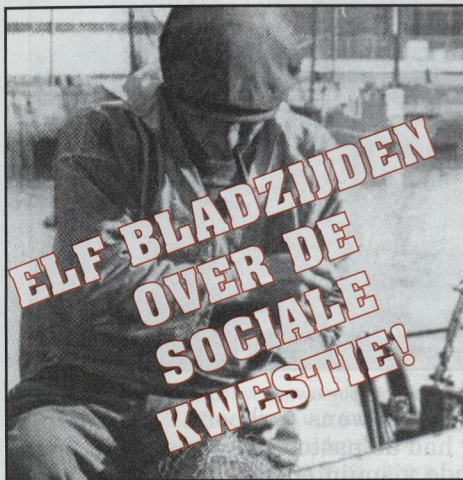


HET VISSERIJBLAD HVB 67

België - Belgique
P.B.
8400 OOSTENDE 1
3/4637

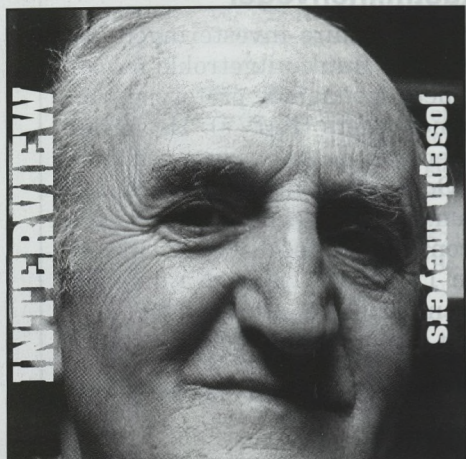


AAN BOORD VAN DE SHANNON IN DE HORSE SHOE



**ELF BLADZIJDEN
OVER DE
SOCIALE
KWESTIE!**

NIEUWE RUBRIEK: DE VISSERS VAN DE R O N D E T A F E L



INTERVIEW

Joseph Meyers





O.82 Nautilus met scheepsanker in het net

Het kustvaartuig O.82 Nautilus kwam op zaterdag 22 april met een oud stokanker van 2.500 kg naar huis. Het werd zowat 300 meter voor Maria-kerke opgevist. Het anker werd met vereende krachten opgehaald door schipper Lorenzo Mille, Roland Vanneste en Dennis Barbaix. Voor de foto kreeg de bemanning het gezelschap van walmachinist André Barbaix en reder Rudy Barbaix, die vooral benieuwd is naar de ouderdom van het ankertuig. (foto gw)

Foto rechts. Het visserijmuseum Sincfala van Heist werd in het voorbije jaar flink opgefrist. Daarnaast heeft het gemeentebestuur grootse plannen met Sincfala, dat overigens en stijgend aantal bezoekers kent. Ook heeft men de kunstschilder Daubi de opdracht gegeven een triptiek te schilderen waarop 176 spreuken en gezegden die eigen zijn aan de visserij afgebeeld worden. De foto toont ons alvast het middenstuk van het drielুক. (foto jd)



In Zeebrugge werd een pastoorswens verhoord. Naar aanleiding van de zeewijding had de pastoor de wens uitgesproken om de site van de oude vismijn en het in de omgeving daarvan opgetrokken kruis nauwer bij elkaar te betrekken. Nu heeft men struiken en bomen die het gezicht de op het kruis belemmerden weggekapt. Het gedenkteken waarrond de namen van de op zee gebleven vissers gebeiteld zijn is nu zichtbaar vanaf de vissers-, jacht- en handelshaven. (foto jd)



3,8 miljard voor bouw eerste kustmijnenveger

In het plan 2000 voor de militaire investeringen (16 miljard frank) is 3,8 miljard frank uitgetrokken voor de bouw van de eerste, het zogenaamde prototype, van de vier nieuwe kustmijnenvegers (KMV's). Het order was al eerder toegewezen aan de Antwerpse scheepsbouwer SKB die in de Oostendse achterhaven een geschikte loods liet bouwen. Landsverdediging sloot twee jaar geleden een raamcontract af voor de bouw van vier KMV's, ter waarde van 12 miljard frank. Na de engineeringfase (218 miljoen frank) blijkt nu ook de tweede fase, de bouw van het prototype, uitvoerbaar.

HVB 67

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

Losse nummers 100 bef

Colofon

MEDEWERKERS: André Baert, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zet-
duivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Flor Vandekerckhove (redactie), Annie Vanhee (tekeningen), Willy Versluys (directie), Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie; te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).
V.u.: D. Crabeels, Slipwaykaai 1, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie naar
HVB,

Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene
Tel. 059 / 32 61 74. Fax: 059/32 55 59
E-mail:

flor.vandekerckhove@skynet.be

De uitgever is niet verantwoordelijk voor standpunten of meningen van auteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

* Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- bef op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

Steunabonnementen:
2 000,- BEF/jaar.

* Jaarabonnement Nederland (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 113 gulden op nummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Generale Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto: Guido Walters

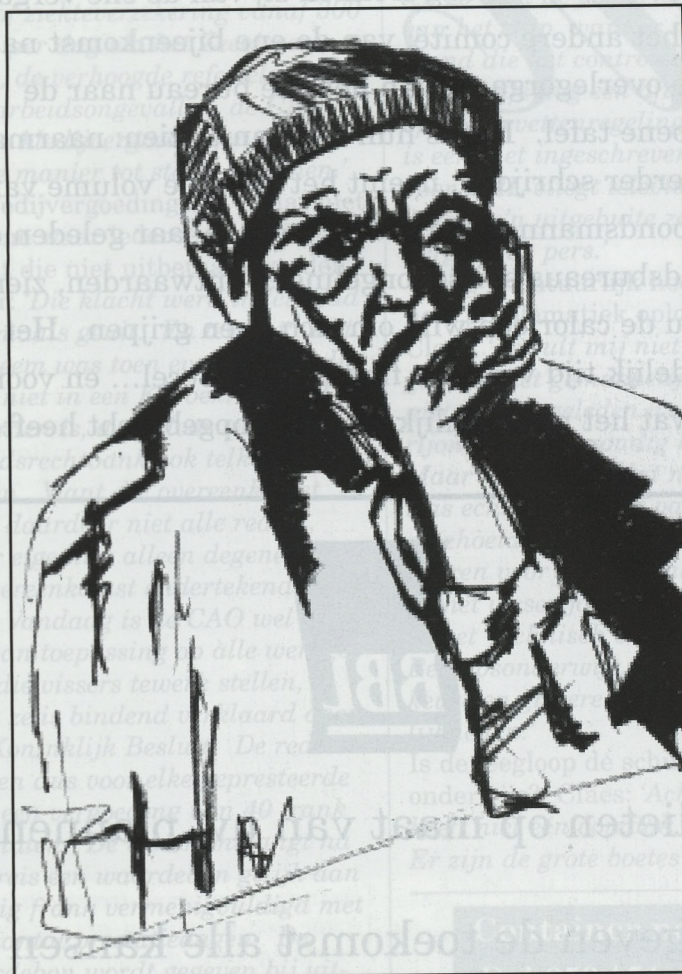
Aan allen die niets te zeggen hebben

WE MOGEN DAN een staatsvorm hebben die zich democratisch noemt, toch zijn er nog veel mensen in onze maatschappij die helemaal niets te piepen hebben. Hier in dit luxelandje leven er bijvoorbeeld tienduizenden volwassenen die nog steeds géén politiek stemrecht hebben. Zij werken en leven hier, maar ze hebben nog steeds geen deel aan het politieke leven van het 'democratische België'. Het doet zo'n beetje denken aan het oude democratische Griekenland waar de burgers vrij over de samenleving konden redetwisten... terwijl de slaven er zwijgend het vuile werk opknaptten. Daarnaast zijn er nog eens tienduizenden Vlamingen die niet zullen deelnemen aan de sociale verkiezingen die nu in mei gehouden worden. Zij mogen dan de belangrijkste tijd van hun leven aan het bedrijf wijden, hetzelfde bedrijf vindt ze duidelijk niet goed genoeg om naar hun stem te luisteren.

Deze toestand wordt gerechtvaardigd door allerlei argumenten die in het beste geval technisch van aard zijn. Zo zijn een aantal bedrijven te klein om een werknemersafvaardiging te 'kunnen' verkiezen. Daarnaast worden nogal wat argumenten uit de de paternalistische toverhoed gehaald (want sommigen menen echt wel goed voor hun volk te zorgen, dus waarom zou dat volk het dan zelf moeten doen?). Helemaal aan het andere einde van dit spectrum vinden we dan de demagogische argumenten die we al zoveel keer in de racistische hoek gehoord hebben en die mij persoonlijk beschaamd maken dat ik tot het volk behoor dat zoveel gehoor geeft aan dat soort redeneringen.

Ook omdat we het allemaal zo erg vinden, proberen we in dit nummer een stem te geven aan degenen die in de visserij niets te zeggen hebben. Uiteraard kan HVB dit probleem niet oplossen. Maar we kunnen wel een podium bieden aan mensen die wel degelijk nadenken over de problemen in de sector; mensen waarnaar niet of nauwelijks geluisterd wordt. HVB kan voor die mensen een leerschool zijn. Want nadenken, formuleren, voor je mening uitkomen... het zijn wel degelijk zaken die moeten aangeleerd worden. Bijvoorbeeld in de nieuwe rubriek van HVB: de vissers van de ronde tafel.

Flor Vandekerckhove



Mei 2000 is de maand van de sociale verkiezingen. Daar mogen we dan op de vissersvaartuigen niets van te zien krijgen, in de visverwerking zijn er wel degelijk een aantal bedrijven waar de werknemers hun eigen afgevaardigden in de Ondernemingsraad en/of het Comité Preventie en Bescherming verkiezen.
Voor ons is het alvast een reden om weer eens naar de sociale situatie te kijken...
van de vissers die, zoals gezegd, aan het begin van de XXIste eeuw in hun bedrijven nog steeds helemaal niemand te verkiezen hebben.

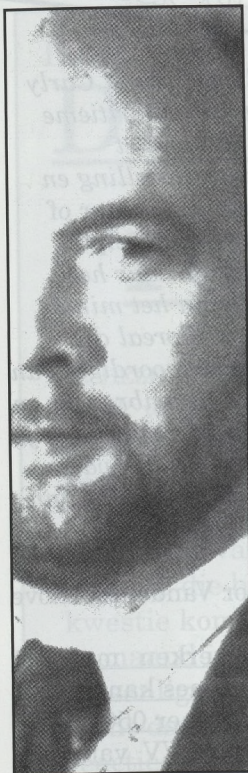
Stap voor stap naar een nieuw sociaal statuut voor de zeevissers?

MICHEL CLAES (ACV) EN Ivan Victor (ABVV), dat zijn de mannen die het gezicht van de syndikaten op de kaaien bepalen. Sinds jaar en dag trekken zij van de ene vergadering naar het andere comité, van de ene bijeenkomst naar het andere overlegorgaan, van het ene bureau naar de andere groene tafel. Dat is hun ook aan te zien: naarmate de jaren verder schrijden, neemt het fysische volume van beide vakbondsmannen toe. Waar we tien jaar geleden op de vakbondsbureaus spitse jongelingen ontwaarden, zien we daar nu de calorieën wild om zich heen grijpen. Het wordt duidelijk tijd voor een flinke portie Becel... en voor de vraag wat het nu eigenlijk allemaal opgebracht heeft.

Claes: 'We mogen dan ouder zijn, we blijven wel actief hoor. En da's nodig, want op het sociale terrein blijft het toch wel telkens een beetje vechten. Maar tegelijk is de vooruitgang op een aantal vlakken ook duidelijk te zien. Nemen we bijvoorbeeld Pieters Visbedrijf. In een editie van Pieters Inform, het bedrijfsblad van de Pieters Group heeft algemeen directeur Frank Tierenteyn veel aandacht besteed aan de sociale verkiezingen. Helaas vond hij het daarbij gepast om terug te komen op de stakingsaanzegging die we daar vorig jaar ingediend hebben. Hij laat uitschijnen dat de vakbond daar roekeloos tewerk ging. Er wordt zelfs gesproken over chantage. Blijkbaar vergeet men al te vlug de brief van de directie waarin zwart op wit vermeld werd dat er over de invoering van de 38-urenweek niet kon gesproken worden. Dat men kort nadat we met een staking dreigden toch een ontwerpakkoord op tafel gelegd heeft, en dat er uiteindelijk een voor iedereen bevredigend resultaat uit voortgekomen is, bewijst dat de vakbondswerking wel degelijk zin heeft. En dat we resultaten kunnen halen.'
Victor: 'En dan hebben we het nog over een bedrijf waarin de vak-



Kredieten op maat van uw plannen
 Wij geven de toekomst alle kansen



bond ongestoord kan functioneren. Maar dat is niet overal zo. Bij visverwerker Raph. Huyszeune doen ze het nog op de oude patronale manier. Vakbondsberichten worden gewoon van het prikbord getrokken en er alleen maar weer op aangebracht als er sociale inspectie op komst is. Ik weet echt niet wat mensen bezielt om het spel op die manier te spelen.'

Vissers

Hoe komt het eigenlijk dat de vissers niet kunnen deelnemen aan de sociale verkiezingen? Claes: 'De Vlaamse rederijen zijn daarvoor te klein, zoals er ook veel pakhuizen te klein zijn om in aanmer-

king te komen voor een veiligheidscomité of een ondernemingsraad. Je moet daarvoor een minimaal aantal mensen tewerk stellen. Maar dat betekent niet dat de vissers hun stem niet kunnen laten horen. Zelf heb ik in ons tijdschrift De Bollaert een oproep tot de vissers gericht om mee te werken aan een discussiegroep over het nieuwe sociaal statuut van de vissers. Zoals je weet proberen we de loon- en arbeidsvoorwaarden in de visserij aan te passen aan de moderne noden. De vissers verdie-

nen vandaag niet slecht hun boterham, maar aan de verhouding tussen vissers en reders moet nog flink wat gesleuteld worden. We zijn nu zover dat ik een ontwerpstatuut uitgewerkt heb. De volgende stap is dat ik daar met een aantal vissers over wil discussiëren en luisteren wat ze er op aan te merken hebben. Ook de vissers die in HVB hun ongenoegen hebben laten blijken worden uitgenodigd... als ik ze kan traceren natuurlijk, want een aantal onder hen verkiest ook vandaag nog steeds om anoniem te blijven.'

Victor: 'We mogen ook niet de indruk geven dat er in afwachting dat het nieuwe sociaal statuut er komt, niets gebeurd is. Het is niet omdat de dorpspastoor en de dorpspolitiekers het voortdurend over dat sociaal statuut hebben dan wij er niet in stilte aan werken. We mogen dan ook al een en ander op ons palmares schrijven. Het speciaal werkloosheidsstatuut waarbij zeevissers niet meer kunnen terugvallen in lagere werkloosheidsvergoedingen, de bijpassing vanaf 55 jaar bovenop de werkloosheid of ziekteverzekering vanaf 300 frank per dag via het Zeevissersfonds, de verhoogde refertelonen voor arbeidsongevallen, de CAO inzake kledijvergoedingen... zijn op die manier tot stand gekomen.' De kledijvergoedingen? Is dat niet hetgene waar iedereen over klaagt omdat die niet uitbetaald worden? Victor: 'Die klacht werd inderdaad meermaals gewit. En terecht. Het probleem was toen evenwel dat die CAO niet in een KB bekrachtigd geworden is, waardoor we bij de arbeidsrechtbank ook telkens bot vingen. Want die overeenkomst bond daardoor niet alle reders, maar eigenlijk alleen degenen die de overeenkomst ondertekend hadden. Vandaag is de CAO wel degelijk van toepassing op alle werkgevers die vissers tewerk stellen, want ze is bindend verklaard door een Koninklijk Besluit. De reders moeten dus voor elke gepresteerde dag een vergoeding van 40 frank uitbetalen. De visser ontvangt na elke reis een waardebon gelijk aan veertig frank vermenigvuldigd met het aantal prestatiedagen. De waardebon wordt gegeven bij uitbetaling van elke gage. Het aantal

bons wordt vermeld op de loonstrook. De zeevisser kan die waardebon uitwisselen tegen werk- en beschermkledij.'

Leegloop

Het zijn voorwaar kleine stapjes die gezet worden, in een sector waar de vissers schreeuwen om sociale aandacht. Claes: 'Het is waar. De visserij wordt de jongste tijd weer overspoeld door een leegloop. Het is de zoveelste golf in tien jaar tijd. Vraag is of de sector deze leegloop wel kan opvangen. Vooral als we weten dat de malaise zich voordoet bij de motoristen en recent ook bij de schippers. Het is immers niet ondenkbaar dat door de instroom van voornamelijk oost-Europese zeelieden de arbeidsomstandigheden en zeker de loonsvoorwaarden gevoelig naar beneden zullen gaan. Er zijn gevallen bekend, bijvoorbeeld van de Z 60 waarop een Litouwse machinist vaart. Die man werd aangeworven via een agentschap op het eiland Man. Hij was niet in orde met zijn verblijfsvergunning, noch met zijn arbeidskaart. Geen probleem echter, zo weet de Nederlandse reder van het chip, want er is toch niemand die het controleert. Hij vroeg zelfs nog een afwijking aan op de brevettenregeling. Blijkbaar is een niet ingeschreven piloot die voor DHL vliegt televisienieuws, maar zo'n uitgebuite zeeman haalt nergens de pers.'

Vraag is natuurlijk hoe we die hele problematiek oplossen? Claes: 'Je zult mij niet horen zeggen dat het gemakkelijk is. Nog niet zolang geleden werd het visserijonderwijs gerondig hervormd. Maar nieuw was dat niet. Dat was echt op de leest van 1925 geschoeid. Het ACV zal dan ook ijveren voor een echt nieuwe visie op het visserijonderwijs: integratie in het Technisch en Beroepsonderwijs, latere beroepskeuze en grotere recruiteringsmogelijkheden.'

Is de leegloop de schuld van het onderwijs? Claes: 'Ach, de leegloop heeft niet één oorzaak, maar vele. Er zijn de grote boetes die de

Container nodig?

Bel 059 / 51 44 66



schippers kunnen ophopen. Dat gaat tot in de honderdduizenden. Zo'n reder die zijn schipper dan laat stikken die vraagt er natuurlijk om. We moeten het zeggen zoals het is: sommige reders — niet allemaal — hebben echt een oubollige relatie met hun bemanningen. Die reders hebben echt geen kaas gegeten van modern management. Dat uit zich niet alleen in een gebrek aan respect voor de noden van hun bemanningen, maar je ziet dat ook in de commercialisering van hun producten. Maar om ons tot de sociale kwestie te beperken: ik durf hier gerust te stellen dat de slchte arbeidsorganisatie in 75% van de gevallen de oorzaak is van de massale uitstroom.'

Stap voor stap

Victor: 'Intussen proberen we wel stap voor stap de sociale situatie van de vissers te verbeteren. De nieuwste CAO voorziet in een sociale premie voor alle vissers die aangesloten zijn bij een vakorganisatie. Al wie maandelijks geld geeft voor zijn lidmaatschap van een vakbond krijgt eind december 10.000 frank uit het Zeevissersfonds. Vanaf 1 januari moeten de reders ook alle opvallende verzekeerders tegen alle kosten die het gevolg zijn van een ongeval van en naar de plaats van inscheping. Dat zal ook gebeuren via het Zeevissersfonds. Datzelfde fonds verzekert vanaf 1 april ook alle erkende vissers tegen de kosten voor hospitalisatie. En er is meer. Vanaf dezelfde datum moeten de reders via dat Zeevis-

sersfonds ook voorzien in een extra-legaal pensioen voor de vissers. Dat gaat trouwens met terugwerkende kracht in vanaf 1 januari. Momenteel onderzoekt een professor de verschillende mogelijkheden die er op de markt aanwezig zijn. Maar de vissers mogen er nu eindelijk zeker van zijn dat er daadwerkelijk iets aan hun pensioen gedaan wordt.'

En hoe zit het nu eigenlijk met de langgeleden aangekondigde verbetering van het sociaal statuut? Victor: 'Al wat ik daarjuist gezegd heb, maakt toch ook deel uit van dat sociaal statuut. Maar waarschijnlijk verwijst jij naar de wet van 1928 die dringend moet herzien worden, de zogenaamde arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst. Wel, momenteel is er een werkgroep van deskundigen bezig om voorstellen te formuleren. Daarin zitten de vakbonden, de reders, iemand van het Fonds voor

Arbeidsongevallen, Roland Carly voor het Bestuur van Maritieme Zaken, en iemand van het Ministerie van tewerkstelling en Arbeid.' Veel volk dus, maar of het de zaak ook vooruithelpt? Victor: 'Wel, het gaat daar heel goed vooruit. Niet in het minst door ene mevrouw Floreal die daar zit als vertegenwoordiger van minister Frank Vandembroucke en je mag van die mens zeggen wat je wilt, maar hij is duidelijk vastbesloten om het sociaal onrecht aan te pakken, ook in de visserij.'

Flor Vandekerckhove

Wie wil samenwerken met het ACV van Michel Claes kan terecht op het telefoonnummer 050 / 54 67 18. Wie bij het ABVV van Ivan Victor zijn handen uit de mouwen wil steken telefoneert naar 059 / 55 60 85 of naar 050 / 54 47 15.

Ook politici buigen zich over het sociaal statuut van de vissers

Nadat minister Vera Dua haar beleidsnota over de landbouwpolitiek van de Vlaamse regering verdedigd had, werd het visserijhoofdstukje daarin door twee parlementairen onder de loupe gehouden. De Oostendse VLD-politicus Didier Ramoudt wees er de minister op 'dat in een vorige legislatuur unaniem een door mijzelf ingediende resolutie werd goedgekeurd met betrekking tot de opmaak van een sociaal statuut voor de zeevisser', en Ramoudt vervolgde: 'Een dergelijk sociaal statuut kan, naast de vrijwaring van pensioen en andere sociale rechten, perfect een beroepsprofiel van een visser omschrijven met daarin de nodige maatregelen voor de vrijwaring van menswaardige arbeidsomstandigheden en de noodzakelijke veiligheid aan boord. Ik vraag dan ook met aandrang de uitvoering van deze tot nu toe dode letter gebleven resolutie.' Hij werd daarin bijgetreden door zijn collega Jacky Maes (SP) uit Bredene: 'Steeds minder jongeren tonen interesse voor een loopbaan als visser. De oorzaak voor deze malaise is het

statuut van de zeevisser', en Maes besloot met een oproep: 'Mevrouw de minister, nu de visserij een gewestmaterie wordt, vraag ik uw bijzondere aandacht om dit probleem te helpen oplossen.'

Het parlement keurde zelfs een motie goed die ingediend werd door Maes, Ramoudt en daarenboven ook nog door Jan Loones (VU) en Isabel Vertriest (Agalev). Daarin legt het parlement de minister op om (1) uitvoering te geven aan de vermelde resolutie met betrekking tot de opmaak van een volwaardig sociaal statuut; (2) maatregelen te nemen om het vissersberoep aantrekkelijker te maken; (3) blijvende inspanningen te doen i.v.m. het probleem van de vlaggenscheperen; (4) initiatieven te nemen om niet aan quota onderworpen vissoorten te promoten; (5) wetenschappelijk onderzoek en ontwikkeling van economisch management voor de sector te steunen; (6) te streven naar een verbreding van de visserij, waarbij prioriteit gegeven wordt aan de kustvisserij. (fv)

Een nieuwe rubriek in HVB

De vissers van de ronde tafel

IN DEZE GLOEDNIEUWE rubriek willen we telkens een actueel probleem of prangende situatie in de visserij 'uitbenen'. De reacties van 'de vissers van de ronde tafel' op die brandende kwestie komen om de andere maand in dit blad. De tussenliggende maand dient dan uiteraard om die reacties in te zamelen en te verwerken. En we hopen op véééééel reacties. Schrijf, fax of mail uw bijdrage naar HVB, waarvan u de coördinaten op pagina drie in het colofon vindt.

De brandende kwestie

In de eerste aflevering van deze nieuwe rubriek hebben we het over een kwestie die menig vissershart vandaag beroert: het bemanningstekort en de manier waarop de reders daaraan proberen te verhelpen!

OM

HET BEMANNINGSTEKORT in de visserij op te lossen werden in Nederland mensen uit de ouwe Sovjet-Unie (Letland en Oekraïne) gerekruteerd via een arbeidsbemiddelingsbureau.
- Vind je dat die aanpak ook een oplossing kan bieden voor de Belgische visserij?
- Vind je dat er eerst oplossingen moeten gezocht worden om de



In vroegere tijden was er meer sociaal contact tussen de mensen, ook tussen de vissers. Vandaag leven we geïsoleerd, achter onze radar-, computer- en televisieschermen. HVB probeert het contact weer te herstellen door middel van deze nieuwe rubriek: de vissers van de ronde tafel.

sector aantrekkelijker te maken? - Indien jij het beleid mee zou mogen helpen sturen, wat zou je dan zelf voorstellen om het tij te keren?

We stelden deze vragen aan twee matrozen en een viertal schippers, en vroegen duiding aan een Nederlandse schipper die ervaring heeft met Oost-Europeanen. We bemachtigden informatie over de Belgische situatie, en luisterden naar de mening van een landbouwingenieur die als ontwikkelingshulp een jarenlange ervaring opbouwde in lageloonlanden. HVB bedankt iedereen die aan dit artikel meegewerkt heeft. En we herhalen het: ben je scheepsjongen, schipper, matroos of gewoon een buitenstaander die een uitgesproken mening heeft... reacties zijn steeds welkom!

WANNEER EEN SCHIPPER op zoek moet gaan naar een nieuw bemanningslid lijkt dat hoe langer hoe meer op een zoektocht naar een kabeljauw in de kippenren. Ondanks de gestage vermindering

van het aantal vissersschepen wordt het almaar moeilijker om er geschikte bemanningsleden voor te vinden. De West-Europese visserij heeft een knappe doordenker te kraken. De bestaande visserskern desintegreert langzaam. Wie het voor bekeken houdt wordt maar met de grootste moeite vervangen. Onze moderne jeugd is niet meer geïnteresseerd in een sociaal masochistische, harde job. Om dit tekort op te vullen lijkt het bijna een noodzaak om bemanning verder weg te zoeken. En te vinden!

Enkel in de visserij?

Is dat een specifiek visserijprobleem, eigen aan deze tijd? Neen. Peter Staker van het Internationaal Arbeidsbureau legt in zijn studie *'Workers without frontiers, The impact of globalisation on international migration'* uit dat dit een fenomeen 'van alle tijden' is. Voor 1850 verscheepten Noord- en Zuid-Amerika vijftien miljoen mensen (toen nog gedwongen! Slaven!) uit Afrika om de katoen- en tabaksplantages draaiende te hou-

den. Tussen 1850 en 1940 verlieten 50 miljoen mensen Europa om in Amerika, Australië, Nieuw-Zeeland of Zuid-Afrika te gaan werken. Bij de koopvaardij doet men al jaren beroep op Filipino's. In de jaren vijftig en zestig werden Italianen en later Marokkanen naar België gehaald om de steenkoolmijnen te ontginnen. Ook vandaag werken fruittelers met buitenlanders om hun aardbeien en appels te plukken. In de volksmond spreekt men over goedkope arbeidskrachten, maar vergeet men er bij te vertellen dat we het vertikt hebben om nog aan te monsteren voor de lange vaart, het vertikt hebben in een koolmijn af te dalen, het vertikken om in weer en wind appels te plukken, en het als levendig voorbeeld *verdubbel-tikken* om nog te gaan vissen. Maar in de ex-communistische naties heeft men nu ook TV. Ze kunnen daar zien hoe de mensen in de rijke wereld leven. Ze grijpen dus gretig het aanbod van een relatief goede baan met meer



Scheepsdiesel RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:
GSM
werkplaats 0477 27 46 58
RENAUD 0477 36 25 62

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- leidingwerk
- slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- **REVISIEONDERDELEN!**



De jeugd vindt de weg naar de visserskaaien niet meer.
 Willen de jongeren niet meer werken,
 ligt het aan het onderwijs?
 Komt het door het imago van de sector?
 Of heeft het met het ontbreken van een modern sociaal statuut te
 maken?

welstand.
 Bovendien is de wereld klein geworden. Afstanden zijn niet langer belangrijk. Werken in een ander land hoeft niet langer een definitief afscheid van familie en vrienden te zijn. Maar er blijft een moeilijkheid. Voor een gevaarlijk en/of verantwoordelijk beroep gaat het niet op om de eerste de beste sukkelaar van de straat te plukken en hem op het dek van een schip te planten. Om begrijpelijke veiligheidsredenen stelt de zeevaartinspectie strikte eisen aan de samenstelling van een bemanning. Het merendeel moet geschoold en gebrevetteerd zijn. En vermits de aantrekkingskracht van het vissersberoep gelijk is aan paardenpoep blijven ook de visserijschoolbanken onderbezet. En ook dat is een algemeen verschijnsel: ziekenhuizen in Nederland trekken Zuid-Afrikaanse en Filippijnse verpleegkundigen aan, Europese vliegtuigmaatschappijen schreeuwen om opgeleide piloten... overal klinkt dezelfde alarmbel: geen geschikt, geschoold personeel beschikbaar!
 De OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) heeft voorgerekend dat de Europese Unie in de komende jaren minstens 15 miljoen arbeidskrachten uit het buitenland zal moeten aantrekken, om de vergrijzing van de bevolking te compenseren en de economische activiteit op peil te houden. Zij doen dan ook uit vooruitziend eigenbelang een oproep om de migratiestop die in vele landen, waaronder België, al geruime tijd in voege is, op te heffen.

Goedkoop

In Nederland, waar men gewend is om zelfs de dolste stier kordaat bij de horens te vatten, bleef ook de visserijsector niet bij de pakken zitten. Eind vorig jaar staken Nederlands-Belgische vlaggenschepen in zee met aan boord vissers uit Letland. Na nieuwjaar vertrokken Nederlands-Duitse en Nederlands-Britse vlagkotters met Oekraïners aan boord. Die zeelui kregen via een arbeidsbemiddelingsbureau uit Riga een proefcontract voor een half jaar. Een Nederlandse schipper, op zijn ervaringen met

deze mensen gepolst, getuigt: 'Ze zijn gehoorzaam, trouw, netjes en leergierig. Mits een goede begeleiding en het opbouwen van de noodzakelijke ervaring kunnen ze volwaardige vissers worden.'

Wanneer twee Belgische matrozen met die uitspraak geconfronteerd worden, reageren ze verschrikt. Ze vrezen dat die 'goedkope arbeidskrachten' op termijn hun plaats niet enkel zullen aanvullen, maar ook innemen. Ze opperen dat de reders er een slaatje zullen willen uit slaan onder het mom van het bemanningstekort.

(*)
'Goedkope arbeidskrachten? Jullie zitten verkeerd te denken!', zegt de Nederlandse schipper verbolgen. 'We betalen de lokale bemanning juist iets extra omdat die harder moet werken om het gebrek aan ervaring van de buitenlandse vissers op te vangen. Je moet weten dat die Letten en Oekraïners wel vissers zijn, maar nog nooit een boomkor gezien hebben. Bovendien zijn vissers hier bij ons echte manusjes-van-alles. Ze herstellen netten, lopen wacht op de brug, koken, brengen eerste hulp toe, lossen technische problemen op, lassen, snijbranden, je noemt het maar. Die allround mentaliteit moet de buitenlanders nog aangeleerd worden. Het motto blijft dus "verhelpen", maar het schip tegen de kant levert ten slotte (ook voor de bemanning) niets op.

We betalen die Oost-Europeanen hier 1000 USD (Amerikaanse dollar) per maand, en daar bovenop komt voeding en logies voor rekening van de rederij. Ze verdienen dus minstens zoveel als een lichtmatroos in opleiding. Als je dan weet dat ze het in hun land moesten stellen met 30 USD voor een hele maand hard werken — als ze al betaald werden — dan is het toch duidelijk dat dit een goede zaak is?

Maar hoe weet de schipper dan dat dat loon niet in verkeerde handen terecht komt? 'Wel, ze worden via een Nederlandse makelaar gerekruteerd bij Russische bemiddelingsbureaus. Omdat wij weten dat Rusland model staat voor de maffia, betalen we hun geld hier uit, zodat malafide tussenpersonen uitgeschakeld wor-

den.'

België

Bij ons schijnt het allemaal iets ingewikkelder te liggen. In contrast met Nederland kan men in België niet met een buitenlands arbeidscontract aan de slag. Dat blijkt in strijd met de wetgeving op de koppelbazerij. Toen de sector informatie wou inwinnen over het aantrekken van Poolse motoristen, werd eerst en vooral de VDAB geraadpleegd. Die dienst staat o.a. in voor het verlenen van arbeidsvergunningen. Dat leverde niets op, vermits bleek dat werkvergunningen voor Oost-Europeanen stelselmatig geweigerd worden. Enkel Renaat Landuyt, Vlaams minister voor werkgelegenheid en toerisme, kan hier uitzonderingen op maken. Het bemanningstekort is hem echter niet onbekend. Bovendien staat de regering onder druk van de OESO, die zich scherp uitlaat tegenover een beleid dat zich richt op het ontmoedigen van migranten. Er is dan ook een onderhoud met de sectortop gepland om samen op zoek te gaan naar een oplossing. Maar ook als het plan om Poolse motoristen te rekruteren in goede aarde valt, is er nog veel werk aan de winkel. Hun arbeidscontract zal conform moeten zijn met de Belgische wetgeving. Ook inzake sociale zekerheid, verblijfsvergunning, verblijfplaats tussen de reizen etc. moeten concrete oplossingen uitgewerkt worden. Zonder verblijfsvergunning kan een Oost-Europeaan bij aankomst in ons land zonder meer uitgewezen worden. De vakbonden gaan er nochtans prat op reeds dergelijke zaken geregeld te hebben voor truckchauffeurs. Dit alles maakt het dus aannemelijk dat ook voor onze sector een oplossing zal uitgewerkt worden.

En wat de vissers erover denken

De modale Vlaamse visser beseft wel dat een kortetermijnoplossing weinig keuzes openlaat. Als het moet, zullen ze zee kiezen met Oost-Europeanen. Het taalprobleem vinden ze niet onoverkomelijk. Toch hebben ze vooral kritiek. Waarom heeft men het zo ver laten komen?

Het bemanningstekort

laat zich het snelst voelen op oudere of kleinere vaartuigen. De overgebleven vissers monsterten het liefst aan op een mooie, nieuwe bokker met cabines bovendecks, de laatste technologische snuffjes aan boord, en vooral: met de grootste vangstcapaciteit. Toen we de vraag voorlegden aan enkele schippers uit het kleine/middenvlootsegment kregen we significante reacties:

'Het mocht nooit zover gekomen zijn. Als het beleid in de vorige jaren wat meer visie getoond had, dan was dit niet nodig geweest.' Goed en wel, maar waar zijn de grote fouten volgens hen dan begaan? Als grote dader wordt het onderwijsbeleid met de vinger gewezen. 'Het is bergaf beginnen gaan toen de schoolplicht in het visserijonderwijs tot 18 jaar opgetrokken werd. Die jongens zijn volwassen, maar moeten dan aan een lage percentage als lichtmatroos beginnen varen. Bovendien hebben vele reders de akelige gewoonte om van alles en nog wat van de besomming af te trekken voor het loon berekend wordt. Op het einde van de rekening komen die jonge beloftes naar huis met een gage die aan de wal gemakkelijk geëvenaard kan worden. Waarom dan de kwaliteit van het sociaal leven erbij inschieten? Op die leeftijd moet je normaliter al een volleerd matroos zijn. Het duurt twee, drie jaar om daarvoor de noodzakelijke ervaring op te bouwen. Daarom moet de leerplicht voor vissers terug omlaag naar 15,16 jaar.' Ook de kwaliteit van het visserijonderwijs krijgt een sneer. Een schipper met een levenlange ervaring zegt daarover: 'Vorig jaar zijn er door de visserijschool drie scheepsjongens afgeleverd aan de sector. Ze hebben het kompas niet leren lezen, en netten boeten ho maar.' Een andere schipper getuigt: 'We hebben vorig jaar gedurende de zomer met een scheepsjongen gevaren tijdens de vakantieperiode. Die jongen was 15 jaar en zat op school in de afdeling dek. Hij keek nogal graag TV. Ik stelde voor om liever eens een breinaald in de hand te nemen en de eerste stappen te zetten in de

kunst van het netten boeten. Ik vroeg hem hoe het daar op school eigenlijk mee gesteld was. Tot mijn verbazing kreeg ik te horen dat de leerlingen soms wel wat handwerkjes kregen na de lessen. Het bijwonen van die lessen is facultatief. Stel je voor.' Bovendien meent de schipper dat het Provinciaal Maritiem Onderwijs veel te veel focust op de baggervaart waardoor de leerlingen hun beroepskeuze in die richting oriënteren. Dat beroep is minder zwaar en het biedt een aantal sociale voordelen die in de visserij ontbreken. Wat ons opnieuw herinnert aan het ontbrekende sociaal statuut voor vissers. Een schipper op een grote boomkotter zegt smalend: 'De sector doet niets om de aantrekkingskracht van de stiel te verhogen. Integendeel. Over een degelijk sociaal statuut wordt al zo lang gepraat dat niemand nog gelooft dat het er ooit nog wel komt. Het aantrekken van buitenlanders zal dat zeer nog verergeren. Waarom nog moeite doen om

een ingewikkeld sociaal statuut op te stellen, dat door de vissers toch weer met de grond gelijk gemaakt wordt, als er een gemakkelijke en goedkope oplossing voor het grijpen ligt?' Een ander knelpunt is het "minimum vitalis" van de vloot. Regelmatig berichtten de media dat de onderste leefbaarheidsgrens van de sector bereikt was: 250, 200, 150 schepen. Bij de eeuwwissel meldde HVB dat de kaap van 100 (Belgische) eenheden onderschreden was. De steeds krimpende vloot geeft de indruk ten dode opgeschreven te zijn. 'En wie wil er nu een carrière beginnen in een zieltogende branche?'

Ook de factoren die de visserij vroeger een romantisch karakter gaven zijn voorgoed verdwenen. De geraadpleegde vissers vrezen unaniem dat daar nog weinig aan te veranderen is. De druk zit veel meer op de ketel, de opvolging van vader op zoon is een illusie. Als het vissen niet echt in je bloed zit ben je gedoemd om op

te geven.

Iemand, - zulke vissers maakt men tegenwoordig niet meer- sloot de tekst die hij me stuurde af met een gedichtje waarbij verdere uitleg onnodig is.

'Hoe zou ik van de zee niet houden mijn vader Vaart op zee. Is Nachts hoor ik soms de storm die Buldert die vecht met zijn schip tegen de donkere Baren, zoveel zijn nooit terug gekeerd maar toch Wil ik varen want ik ben een kind van de zee.'

Philippe Godfroid

(*) Prof. dr. S. Feld en P. Biren van de ULg bespreken die stelling in hun studie 'Buitenlandse werknemers op de Belgische arbeidsmarkt'. De hypothesen die moeten worden nagetrokken om dit proces te garanderen zijn heel beperkt: ze veronderstellen een vast aantal jobs voor een bedoelde tijd, een complete vervangingsmogelijkheid tussen gastarbeiders en nationale werknemers, en in elk geval een geringere bezoldiging voor de buitenlandse arbeidskrachten.

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

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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

BVBA

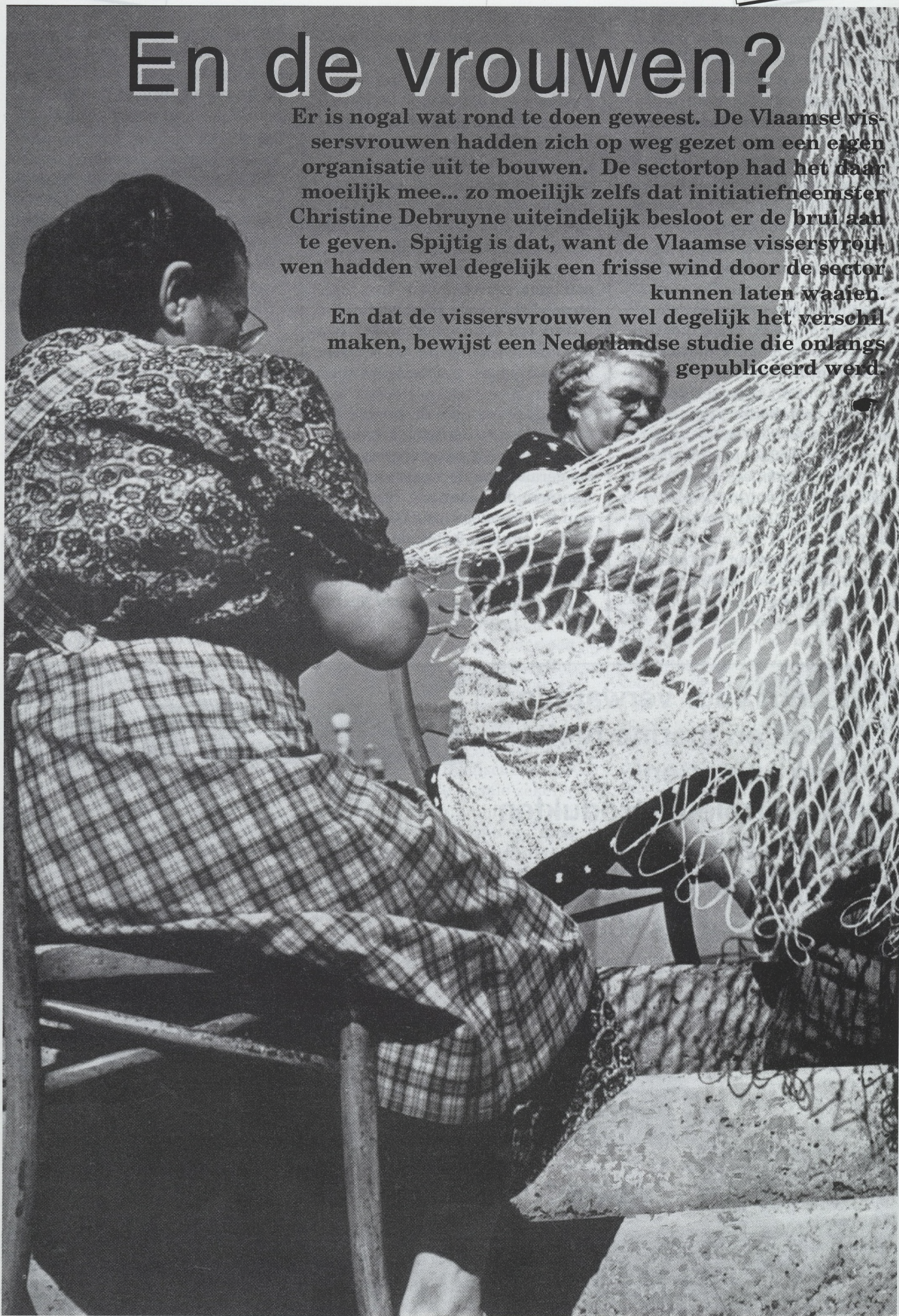
LEKENS H.



En de vrouwen?

Er is nogal wat rond te doen geweest. De Vlaamse vissersvrouwen hadden zich op weg gezet om een eigen organisatie uit te bouwen. De sectortop had het daar moeilijk mee... zo moeilijk zelfs dat initiatiefneemster Christine Debruyne uiteindelijk besloot er de brui aan te geven. Spijtig is dat, want de Vlaamse vissersvrouwen hadden wel degelijk een frisse wind door de sector kunnen laten waaien.

En dat de vissersvrouwen wel degelijk het verschil maken, bewijst een Nederlandse studie die onlangs gepubliceerd werd.



IN NEDERLAND WERKEN bijna alle vissersvrouwen mee in het visserijfamiliebedrijf. De meeste vissersvrouwen hebben naast gezinstaken ook taken binnen het visserijfamiliebedrijf; Zij voeren er vaak de administratie en boekhouding. De arbeidsinzet van vissersvrouwen is meestal informeel geregeld en daardoor officieel onzichtbaar. Dit blijkt uit een recent onderzoek van het LEI dat in opdracht van het Nederlandse Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij uitgevoerd is.

HET LEI RAPPORT geeft een overzicht van de rol en positie van vrouwen binnen het visserijfamiliebedrijf en de werkzaamheden en activiteiten erbuiten. Daarnaast levert het inzicht in enkele obstakels die vissersvrouwen ervaren bij het verwezenlij-

ken van bepaalde ambities. Van de echtgenotes van Nederlandse kottereigenaren in de zeevisserij werkte 60% mee aan een schriftelijke enquête, daarnaast zijn er intensieve interviews gevoerd met enkele vissersvrouwen. Naar aanleiding van het rapport werd op 13 april in de Agora te Lelystad een vissersvrouwensymposium gehouden. het rapport werd daar aan Mevrouw G.H. Faber overhandigd, staatssecretaris van LNV.

Gezinstaken

Vissersvrouwen hebben belangrijke taken en verantwoordelijkheden binnen het gezin. De vissersvrouw is de spil van het gezin, zij zorgt voor de kinderen en het verdere reilen en zeilen van het huishouden, waaronder het beheer van de financiën. Voor de vissersvrouw zijn deze taken zwaarder dan voor een 'gewone' huisvrouw omdat de echtgenoot en vader van het gezin (gemiddeld) 4 à 5 dagen en nachten per week afwezig is.

Werk voor het bedrijf

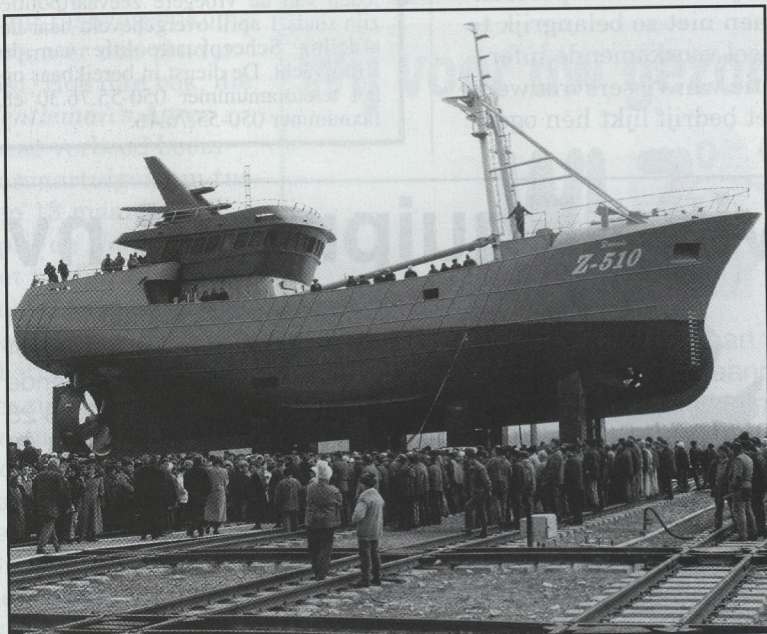
Binnen het familiebedrijf vervult

91% van de vissersvrouwen één of meer taken. Dertig procent besteedt hier meer dan 8 uur per week aan. Het zijn bijna altijd taken aan de wal, of op het schip als het in de haven ligt. Slecht één geënquêteerde werkt als visser, en vijf vissersvrouwen vallen wel eens in als er een tekort aan bemanning is. Uit de interviews blijkt dat het werk van vissersvrouwen vaak niet vermeld wordt op de jaarrekening. De waarde van de arbeid van vissersvrouwen blijkt meestal indirect, namelijk door middel van kostenbesparing voor het bedrijf. De meeste vissersvrouwen hebben plezier in het werk en vinden het belangrijk betrokken te zijn bij het familiebedrijf. Het familiebedrijf en de visserij bepalen een belangrijk deel van hun leven, dit is de meest bepalende factor waardoor vrouwen zo betrokken willen zijn.

Werk buitenshuis

Meer dan 25% van de vissersvrouwen heeft een baan buitenshuis. Contacten met anderen en zelf een

Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.



Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.

Kaai 1, 4417 ES,

Postbus 15, 4417 ZG

Hansweert Nederland

Tel.: + 0031- 113-383021

Fax: + 0031 113-383421

Kustvaart, visserij en binnenvaart

Voor nieuwbouw, reparaties
en verbouwingen

2 dokken

1 x 110 x 14,80 x 5,50

1 x 81 x 14,80 x 5,50

inkomen hebben, zijn de belangrijkste redenen om buitenshuis te werken. Er wordt door werkende moeders weinig gebruik gemaakt van professionele kinderopvang (4%)

Positie

Veertien procent van de vrouwen is mede-eigenaar van het bedrijf. Zestig procent van de vrouwen denkt mee of beslist mee over de bedrijfsvoering. De positie van vrouwen binnen het familiebedrijf is vooral als informeel te omschrijven. De arbeidsinzet van echtgenotes is in de meeste gevallen informeel geregeld en daardoor officieel onzichtbaar. De positie van vrouwen met eigen vermogen in het bedrijf of vrouwelijke aandeelhouders/medefirmanten/vennoten is wel formeel geregeld. Vrouwen werden waarschijnlijk vooral via vererving aandeelhouder/mede-eigenaar. Dit is bij modernere bedrijfstvormen (bijvoorbeeld bij BV's) in plaats van de vroeger veel voorkomende eenmansbedrijfstvorm, niet meer vanzelfsprekend. Dit zou kunnen betekenen dat het percentage vrouwen dat mede-eigenaar is (nu 14%) af zal nemen in de toekomst. Vissersvrouwen zijn niet georganiseerd in een eigen organisatie en hebben nauwelijks toegang tot (zee)visserijorganisaties, niet als lid of als representant van het bedrijf en ook niet als bestuurslid. Hun positie op dit terrein is als zwak te omschrijven. De verkla-

rende factoren voor de zwakke positie van vrouwen binnen organisaties en de informele positie van vrouwen binnen het bedrijf moet gezocht worden in het vorduren van 'traditionele man/-

schijnlijk niet te storen. De ambitie van de meeste vissersvrouwen is actief betrokken te zijn bij het familiebedrijf, zij ambiëren meer dan alleen zorgtaken. Een kleine

groep, naast de groep die al werk heeft, ambiert betaald werk buiten het familiebedrijf. Vrouwen hebben verder vooral ambities hun kennis te vergroten. Met name computervaardigheden op het gebied van boekhouden en administratie en kennis over visserijbeleid worden genoemd. Een andere opvallende ambitie van een belangrijk deel van de vissersvrou-

wen is het meer betrokken willen worden bij visserijorganisaties. Zij lijken de heersende 'mannencultuur' te willen doorbreken. Een belangrijk deel van de vissersvrouwen heeft belangstelling voor een vissersvrouwenorganisatie.

Het rapport 'De Nederlandse vissersvrouw kan besteld worden door 44.20 NGD over te maken op postbanknummer 412235 van het LEI te Den Haag, Nederland, onder vermelding van 'rapport 1.00.05'.

.....
 'Vissersvrouwen zijn niet georganiseerd in een eigen organisatie en hebben nauwelijks toegang tot (zee)visserijorganisaties, niet als lid of als representant van het bedrijf en ook niet als bestuurslid. Hun positie op dit terrein is als zwak te omschrijven.'

vrouw rollen en verhoudingen' in deze sector. Tot voor enkele decennia geleden werkten Nederlandse getrouwde vrouwen niet vaak buitenshuis, zij hadden vooral de zorgtaken op zich genomen. Toch is Nederland altijd rijk aan familiebedrijven geweest (winkels, bakkerijen, boerenbedrijven, enzovoort) waarin de vrouw een belangrijke, maar vaak niet officiële rol, vervulde. In de statistieken ontbrak vrouwenarbeid, omdat dit 'onzichtbaar' was. Deze situatie duurt voort in de visserij

Ambities

Vrouwen hebben, vooral bij de kleinere bedrijven, belang bij een kostenbesparing binnen het bedrijf. Voor vrouwen van grotere bedrijven lijkt wat extra persoonlijk inkomen niet zo belangrijk te zijn. De veel voorkomende informele positie van vissersvrouwen binnen het bedrijf lijkt hen ogen-

**Nieuw adres
 Scheepvaartpolitie
 Zeebrugge**

De Zeebrugse Scheepvaartpolitie is vorige maand verhuisd naar de kazerne van de havenbrigade van de Rijkswacht aan de Veerbootstraat 1. De verhuizing gebeurde in het kader van de reorganisatie van de politiediensten. De 54 leden van de vroegere zeevaartpolitie zijn sinds 1 april overgeheveld naar de afdeling Scheepvaartpolitie van de Rijkswacht. De dienst is bereikbaar op het telefoonnummer 050-55.76.30 en faxnummer 050-55.76.46.

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Omdat de kabeljauw zich steeds moeilijker laat vangen, besloten het Verenigd Koninkrijk en Ierland om in de Ierse Zee een gebied af te sluiten waarin de visserij op rondvis verboden is gedurende de paaitijd.

Met de controleurs aan boord

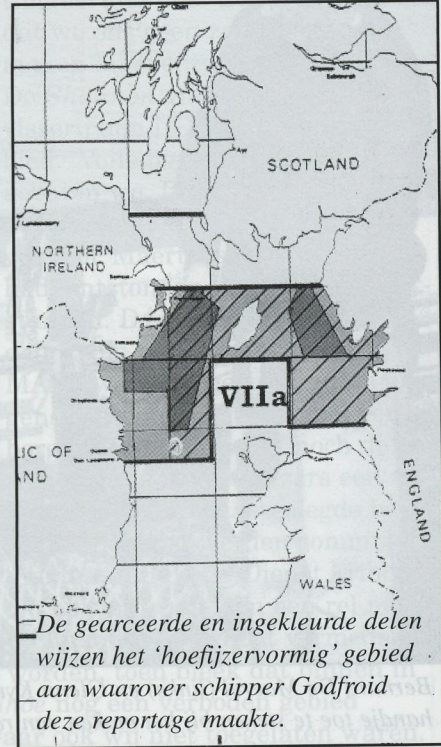
In de hoefijzerzone

IN EERSTE INSTANTIE zou de boomkorvisserij, die meer op platvissoorten gericht is, wel mogen bedreven worden in de bewuste hoefijzerzone (zie kaartje hiernaast). De Britse en Ierse autoriteiten kregen dat plan echter niet verkocht aan hun vissers. *Wij eruit, iederéén eruit!* zo klonk het. Om de gemoederen te bedaren vroeg het Britse MAFF (Ministerie van landbouw en visserij) aan de Belgische sector om solidair te zijn en ook de bewuste zone, de *Horse Shoe*, te mijden. Als zoethoudertje beloofden de Britten 195 ton schol, 5 ton tong in het Engels Kanaal en 5 ton tong in het Bristol Kanaal, naar het Belgische quatum over te dragen. Pikant detail: het MAFF consulteerde de Britse producentenorganisaties NIET, en opnieuw stond de Britse visserijwereld op stelten, zoals te lezen was in *Fishing News* van 7 april. Blijkbaar moeten onze westerburen ook aan de communicatie met hun vissers werken, want de overeenkomst kwam er dus zonder hen. Hoe dan ook, die *Gentleman's Agreement* verbood boomkorvaartuigen om tussen 13 maart en 30 april de *Horse shoe*, het hoefijzervormig gebied (eigenlijk heeft het meer weg van een abstract hondenhok, tenzij er paarden bestaan met vierkante poten maar alle) rond het eiland MAN te bevissen. Maar de Britten wilden zekerheid over zin en onzin van die maatregel. Daarom werd besloten

om vier boomkorvaartuigen elk vijf dagen te laten rondtoeren in de zone, met waarnemers aan boord, om de kabeljauwbijvangst vast te stellen. Voor België werden de Z.186 *Shannon* en de O.89 *Sandra* uitgekozen. Een uitgelezen kans voor ondergetekende, als schipper van de Z.186, om er een reportage over te maken.

Waarnemers

Het Departement Zeevisserij stelde voor de opdracht twee waarnemers ter beschikking. Technici der Vorsing *Glenn Kyndt* en *Bernard De Maerel*. *Bernard* heeft er bijna 20 jaar bij het Departement (het vroegere Rijksstation voor Zeevisserij) op zitten. Zijn werk bestaat er voornamelijk in om stalen te nemen van mariene organismen, biotopen, en gegevens te registreren. Dat was ditmaal het geval voor de visvangst, maar hij moet ook regelmatig bodemstalen opha-



De gearceerde en ingekleurde delen wijzen het 'hoefijzervormig' gebied aan waarover schipper Godfroid deze reportage maakte.

len, bijvoorbeeld in zandwinningsgebieden, om de impact van zandwinning op het mariene milieu te onderzoeken. De veertiger heeft een gedegen zee-ervaring, als regelmatig opvarende bij de vroegere *Hinders*, de *Broodwinner* (opleidingsschip Zeevisserij), de *Belgica* (onderzoeksschip van het Ministerie voor volksgezondheid), het Nederlandse onderzoeksschip *Trident*,

Zorgt u voor de vis?

Wij voor uw gezondheid!



Het enige ziekenfonds met een hart voor de visserij.
Vanaf 195,- per maand.
Persoonlijke begeleiding.
H-Plus hospitalisatieverzekering.
Slachtofferhulp.
KMO-Loket
Euro-Regio Zorg Loket, enz.

**Wij regelen uw overstap naar ons
ziekenfonds zonder wachttijd.**

Nieuwpoort
Kaai 41

Oostduinkerke
Dorpstraat 38

Oostende
Vindictivelaan 5

Blankenberge
Luikstraat 31

Bredene
Gentstraat 11

De Haan
Nieuwstraat 20

Heist
H. Liebaertstraat 1

Knokke
Gemeenteplein 35/37



Bernard De Maerel (links) en Glenn Kyndt zijn niet te lui om de bemanning een handje toe te steken bij het maken van reservenetten.

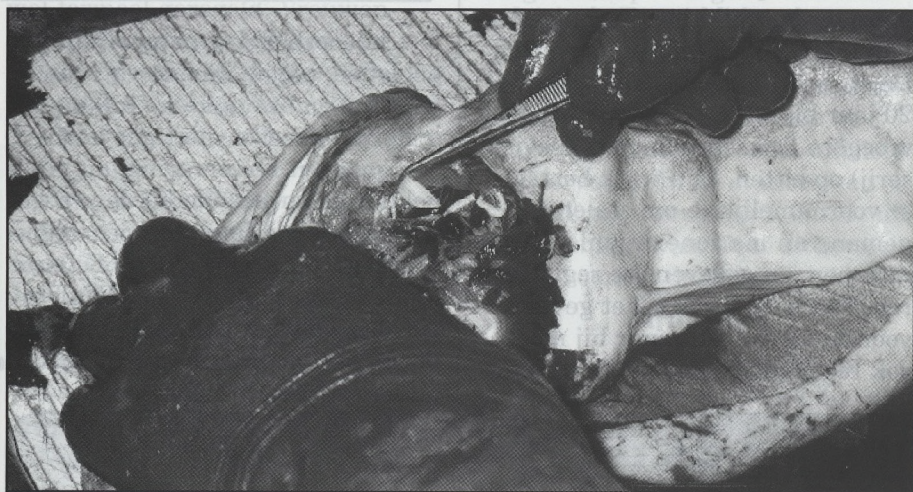
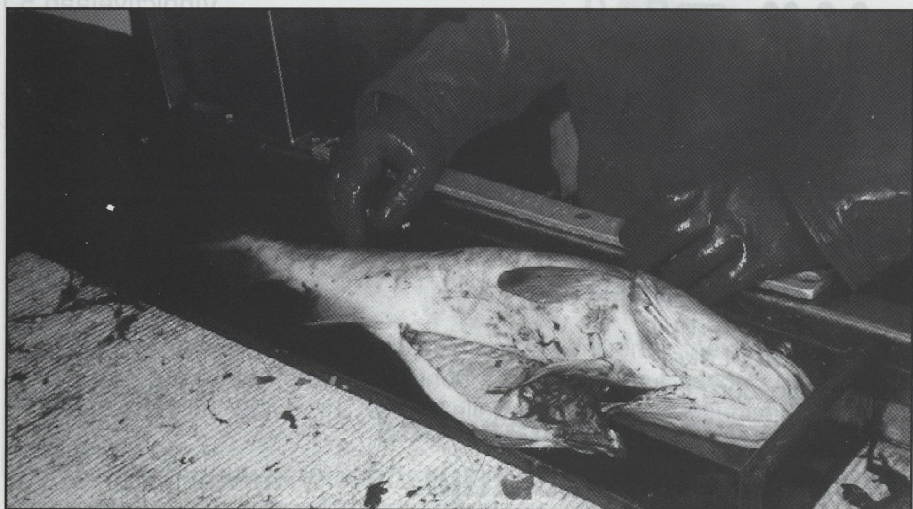


Foto boven: om de otoliet te bemachtigen krijgt de kabeljauw een forse snee achter de kieuw. Dan wordt de otoliet met een pincet uit de kop gevist. Onder: de preciese lengte van het gevangen exemplaar wordt op een meetplank vastgesteld en gnoteerd.



en tussendoor bij gelegenheid ook op wat commerciële vissersvaartuigen, zoals ditmaal op de O.89 en de Z.186.

Glenn Kyndt is nieuw bij het Departement. Hij ruilde een 26-jarige carrière als visser voor een veelzijdige job als vorsers. Maandelijks vertoeft hij wel een weekje of meer op de wijde plas in opdracht van zijn nieuwe werkgever.

Waarom hij de visserij verlaten heeft? *'De laatste jaren van mijn vissersloopbaan wogen steeds zwaarder door. Mede door het gebrek aan vissers moesten we soms met slechts twee mensen in onze garnalenboot de zee op, wat het werk aanzienlijk bemoeilijkte. De hoge druk bedierf het plezier in mijn werk, en toen ik toevallig hoorde van een vacante betrekking was de keuze vlug gemaakt.'*

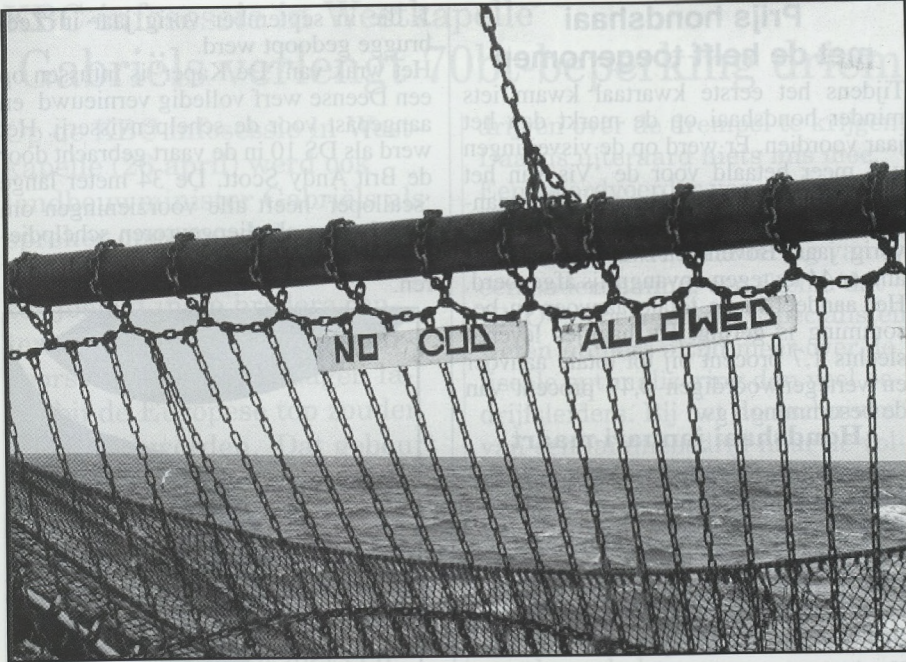
Tijdens de expeditie gaven de vorsers blijk van een uitmuntend zee-manschap en een grote loyauteit tegenover de bemanning, kortom: leuke metgezellen. Ze waren niet te beroerd om uitleg te geven bij hun werk, en een handje (of twee ook) toe te steken bij het onze.

Opdracht

Hun hoofdopdracht bestond eruit de gevangen kabeljauw te meten, en de otoliet weg te nemen. (Die otoliet is een kraakbeentje in de kop van de vis, aan de hand waarvan wetenschappers de leeftijd van een exemplaar kunnen vaststellen.) Verder moest elke kabeljauw, schelvis, steenschar, schar, tong en wijting gemeten en gewogen worden. Al die gegevens werden dan met positie, weersomstandigheden en getij geregistreerd, met het tijdstip van de vangst, zodat de biologen zich een beeld kunnen vormen van de toestand van de (het) visstapel(tje).

Avonturen

Het avontuur met de waarnemingen, want zo kon je het wel noemen, ging niet vervelen. De O.89 doorkruiste de paardenhoeftzone van 6 tot 11 april. Daarna zouden de vorsers overstappen op de Z.186. Omdat de weersomstandigheden op 11 april niet erg gunstig waren, spraken beide schippers af om de Ierse haven Dunleary aan te lopen. Zodoende konden de twee observers vlot overstappen zonder



De Belgische Dienst voor de Zeevisserij had liever dat de vissers géén kabeljauw in de netten kregen. Omdat de vissers niet zo goed wisten hoe ze dat voor elkaar moesten krijgen, probeerden ze het met een niet mis te verstane verwittiging voor de vissen: geen kabeljauw toegelaten!

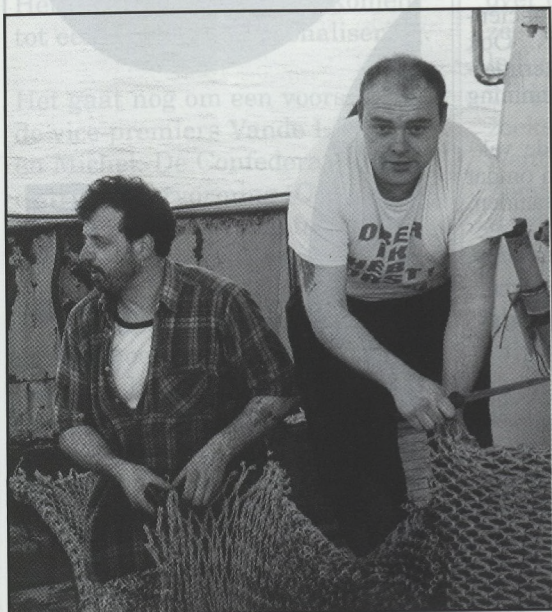


Foto midden en hiernaast. De bemanning van de Shannon kreeg Belgische controleurs mee aan boord. De mannen lieten het niet aan hun hart komen en deden rustig hun werk. Op de foto's zien we ze aan het werk terwijl ze reservetuig maken.

risico te lopen. Bij de inscheping werd een blauwe map in de stuurhut gelegd, die de officiële toelating bevatte voor het project, zodat we ons geen zorgen moesten maken bij eventuele controle. De Shannon vatte die dinsdag de visserij aan in het verboden gebied. Volledig legaal. Althans, dat dachten we. Door de summiere uitleg die de Dienst Zeevisserij van Luc Maertens ons verschaft had, ontstonden er al vlug misverstanden. De volledige voorwaarden, zoals ze door het Britse MAFF waren opgesteld, zaten er tusschen de papierstapel verborgen. Toen bleek dat noch de schippers, noch de vorsers een volledige kijk op de vastgelegde bepalingen hadden, werden sommige ambtenaren bij de Dienst kribbig. Op het nippertje kon een rel met de Ierse visserijwacht vermeden worden, toen bleek dat binnen in

de Horse Shoe nog een verboden gebied schulde waar ook wij niet toegelaten waren. Ternauwernood konden we die zone vermijden. Dat was te danken aan directeur van de Rederscentrale Luc Corbisier die zijn gedegen dossierkennis prompt door de satelliet joeg. Een controle op de Z.186, uitgevoerd door inspecteurs van het Ierse visserijwacht-schip P.22 'LE AOINE', verliep dan ook probleemloos. Het had anders kunnen aflopen. De Dienst voor de Zeevisserij liet ons vervolgens via het satellietcommunicatiesysteem van de Rederscentrale weten dat ze ontgocheld was in onze werkwijze. Men had gehoopt dat we het bewuste paaigebied van de kabeljauw zouden mijden, en oostelijker op tong zouden vissen. Er moest immers aange- toond worden dat een boomkorvaartuig geen kabeljauw vangt, waardoor de Horseshoe- maatregel overbodig wordt. Hadden wij even pech. Oost of west, noord of zuid, overal was er evenveel kabeljauw te vangen. 6% van de vangst! Dat schandalige cijfer moest naar beneden, maar hoe? Een onverdroten zoektocht om de Dienst ter wille te zijn (hun wil is wet!) mondde uit in een experiment van ondergetekende om die beesten toch maar uit het net te weren. Voor alle duidelijkheid: de vorsers van het Departement Zeevisserij dragen voor deze 'wetenschappelijke proef' geen enkele verantwoordelijkheid. Een opschrift aan de ingang van ons net moest de kabeljauw waarschuwen dat het hem niet toegelaten was onze kuil binnen te zwemmen. Of het geholpen heeft? Sorry jongens. Beroeps- geheim!!

Tekst en foto's: Philippe Godfroid

De citaten



'Een behoedzame opstelling kun je aanrekenen als de slepende ziekte van de democratie.'

Wijlen Johan Anthierens in De Morgen, 10 september 1994.

'Overbevissing zal men oplossen door bescherming van de mariene gebieden en het verder slopen van de vloot. De bedrijfskosten zal men drukken door een Luxemburgse vlag voor de zeevisserij tot stand te brengen. De prijzenpolitiek zal men oplossen door te internetten tussen schip en kaai, te chatten dat het een lust is, en door het privatiseren van de quota. De invoer van onderbetaalde, statuutloze zeelui uit het Oostblok door dubieuze agentschappen moet het bemanningsprobleem uit de wereld helpen. Pientere "propagandisten" zullen zich mateloos laven aan de vetpotten van Europa onder het mom het imago van de sector op te krikken.'

Ivan Victor, secretaris Belgische Zeemansbond ABVV/ITB in zijn nieuwjaarsboodschap in de RC.

'In de discussie (...) was ook duidelijke eenheid van mening over de noodzaak de tonnages en motorvermogens op dezelfde wijze te meten en te registreren. De registratie moet ook transparant zijn. Het was onder meer de heer Schiltz, die op een vergadering van de werkgroep structuur er op wees dat de op papier vermelde vermogens niet altijd overeenkomen met de praktijk. Hij gaf een voorbeeld van een schip dat gebouwd was op een Spaanse werf en voorzien was met een ABC-motor van een bepaalde serie. Het schip stond genoteerd voor zeg maar 1000 pk, terwijl alle kenners weten dat de betreffende motor 1.800 oplevert.'

Uit de nieuwjaarsboodschap van D.J. Langstraat, voorzitter Productschap Vis Nederland in de RC.

'De KS-episode leerde ons dat het gevaarlijk is om veel geld te hebben. Dat leidt makkelijk naar corruptie, ondoorzichtigheid en een gebrek aan zuinigheid.'

Hilde Houben-Bertrand, gouverneur van de provincie Limburg in Trends (2 dec. 99) over de sluiting en reconversie van de Kempense Steenkoolmijnen (KS) met overheidsgeld.

'Het afgelopen jaar werden er al bij al weinig klagen vanuit de sector opgevangen.'

Uit de nieuwjaarsboodschap van Luc Corbisier, directeur van de RC.

'De Oostendse vismijn is en blijft een belangrijke troef in handen van onze sector. Wat er op de snel veranderende vis- en scheepsmarkt ook gebeurt, de middelgrote vismijn van Oostende zal blijven bestaan als we de structuur ervan intact kunnen houden.'

Uit de nieuwjaarsboodschap in de RC van Willy Versluys, voorzitter van de OVA.

Prijs hondshaai met de helft toegenomen

Tijdens het eerste kwartaal kwam iets minder hondshaai op de markt dan het jaar voordien. Er werd op de visveilingen wel meer betaald voor de 'Vis van het jaar'. De aanvoer in de eerste drie maanden bedroeg 90 ton tegenover 110 ton vorig jaar. Bovendien werd er dit jaar amper 44 kg tegen opvangprijs afgevoerd. Het aandeel in de totale aanvoer en besomming is gering. De haaitjes leveren slechts 1,7 procent bij tot totale aanvoer en vertegenwoordigen 0,47 procent van de besomming. (gw)

Hondshaai januari-maart

	AANVOER	BESOM.	GP	O&A*
1995	88 ton	2,36 mlj.	27	1,92 ton
1996	75 ton	2,11 mlj.	28	0,98 ton
1997	99 ton	2,43 mlj.	25	5,59 ton
1998	114 ton	2,75 mlj.	24	8,04 ton
1999	110 ton	2,72 mlj.	25	6,14 ton
2000	90 ton	3,38 mlj.	38	0,44 ton

*Opgehouden en afgekeurd

Kustactieplan

Voor de uitvoering van het 'Kustactieplan' beschikt Vlaams minister voor Werkgelegenheid en Toerisme, Renaat Landuyt, over 1 miljard frank Europees en een half miljard frank Vlaams geld om waardevolle projecten tussen Knokke en De Panne de ondersteunen. Binnen het Kustactiesplan is ook een 'project vloot' voorzien. Dat luik omvat de ondersteuning van alle initiatieven in verband met het maritiem erfgoed, onder meer de bouw of conservering van historische vaartuigen.

Sociaal akkoord bij Pieters Visbedrijf

De directie en de syndicale delegatie van Pieters Visbedrijf ondertekenden een aanvullend akkoord op de eerdere overeenkomst over de overschakeling van de 39 naar de 38-urenweek die op 1 mei ingaat. De werktijdverkortening is gekoppeld aan een loonsverhoging van 2,63 procent. Het aanvullend akkoord regelt de anciënniteits- en getrouwheidspremies. Ook over het in dienst nemen van interimarbeiders werd al een overeenstemming bereikt.

In december vorig jaar dienden de vakbonden een stakingsaanzegging in omdat de onderhandelingen op niets uitdraaiden. Eind januari kwam er alsnog een vergelijk uit de bus dat nu volledig afgerond is.

Uitgebrande GY.269 Kaper werd schelpenvisser

De GY.269 Kaper (de vervlagde ex-Z.69 De Kaper) van Bart Schiltz brandde in februari vorig jaar volledig uit voor de Deense kust. De vijf bemanningsleden, vier landgenoten en een Brit, kwamen ongedeerd weg. Het vaartuig werd als total verloren beschouwd. Het is ondertussen vervangen door de P.518 Andrew

J. die in september vorig jaar in Zeebrugge gedoopt werd. Het wrak van 'De Kaper' is intussen op een Deense werf volledig vernieuwd en aangepast voor de schelpenvisserij. Het werd als DS 10 in de vaart gebracht door de Brit Andy Scott. De 34 meter lange 'scalloper' heeft alle voorzieningen om zowel verse als diepgevroren schelpdieren aan te voeren uit de Britse kustwateren.

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte schepsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten



Antwerp Propeller Service
 Kruibeeksesteenweg 162
 2070 Burcht / Zwijndrecht
 Telefoon 03/252 73 42
 Telefax 03/252 92 12
 GSM 075/67 54 56

KBC-infosessie in Westkapelle

Gabriëls verlengt 70bt-beperking driemijlszone met een jaar

Op de KBC-infosessie in Westkapelle (26 april) werd ook landbouwminister Gabriëls als spreker opgevoerd. In zijn toespraak behandelde hij het visserijbeleid in de bredere context van de nieuwe structuurvoorstellen die twee dagen later bij de Europese top zouden ingediend worden. Dat gebeurt met het oog op het visserijbeleid na 1 januari 2003.

Belangrijk was alvast dat hij aankondigde dat de beschermingsmaatregel voor de driemijlszone voor kust met een jaar wordt verlengd.

DE GROOTBANK KBC, fusie tussen de Kredietbank en de Boerenbondbank Cera, heeft het tegenwoordig nogal voor de visserijsector. De bijeenkomst in Huze Ter Mude op de grens met Sluis was dan ook bedoeld om de familiale visserijbe-

drijven over de drempel te krijgen. Daar is uiteraard niets mis mee. Een woordvoerder van de bank behandelde als thema de bedrijfsopvolging en de waardering van een onderneming, een thema dat KMO-ers bezig houdt. Specialisten weten immers altijd meer over de fiscale optimalisering dan veel bedrijfsleiders. Bij het doorschuiven van een familiebedrijf naar de volgende generatie kunnen zij goede raadgevers zijn. Dat het rederspubliek daar oor naar had bleek duidelijk door de aandacht waarmee de uiteenzetting van KMO-adviseur Guido Vandermeerschen werd gevolgd.

Moeilijker aanvaardbaar is dat een minister in functie het woord neemt op een bijeenkomst die bedoeld is - laten we een kat een kat noemen - om klanten te werven. Landbouwminister Gabriëls bleef uiteraard keurig op zijn terrein. Hij verwoordde de vrees van de lidstaten als Spaanse vissers toegang

krijgen tot de Noordzee. Weliswaar zonder quota, omdat ze geen historische rechten kunnen invoeren. Gabriëls zei dat ook de andere lidstaten geen voorstander zijn om de Spanjaarden los te laten op de ongequoteerde vissoorten die er ook niet in overvloed zijn.

De minister bevestigde dat de Vlerick Management School om een wetenschappelijk onderbouwd strategisch plan werd gevraagd. Dat houdt ook begeleiding in op korte en lange termijn. De samenwerking kan leiden tot de oprichting van een Public Private Partnership tussen de visserijsector en de universitaire instelling. Goed nieuws was er voor de kustvissers. Gabriëls kondigde de beslissing aan om de 70 bt-beperking te handhaven binnen de driemijlszone. De maatregel loopt eind mei af en zou met een jaar worden verlengd. (gw)

Met ingang van 1 januari 2001

Regionalisering maakt van visserij Vlaamse aangelegenheid

ER WERD EEN communautaire *deal* uitgewerkt over de verdere regionalisering van landbouw en buitenlandse handel. Het zwaartepunt van beide federale bevoegdheden ligt nu bij de gewesten. Het uitgangspunt was te komen tot een maximale regionalisering.

Het gaat nog om een voorstel van de vice-premiers Vande Lanotte en Michel. De Confederatie van de Staatshervorming (Costa) moet het voorstel nog ter goedkeuring voorleggen aan de partijen.

De overeenkomst over de 'homogene bevoegdheidspakketten' laat — zoals die nu op papier staat — nog een resem uitzonderingen toe. De tekst zit dan ook vol onduidelijkheden en roept bijgevolg meer vragen op dan hij beantwoordt.

Federaal minister van Landbouw, Jaak Gabriëls, komt in elk geval

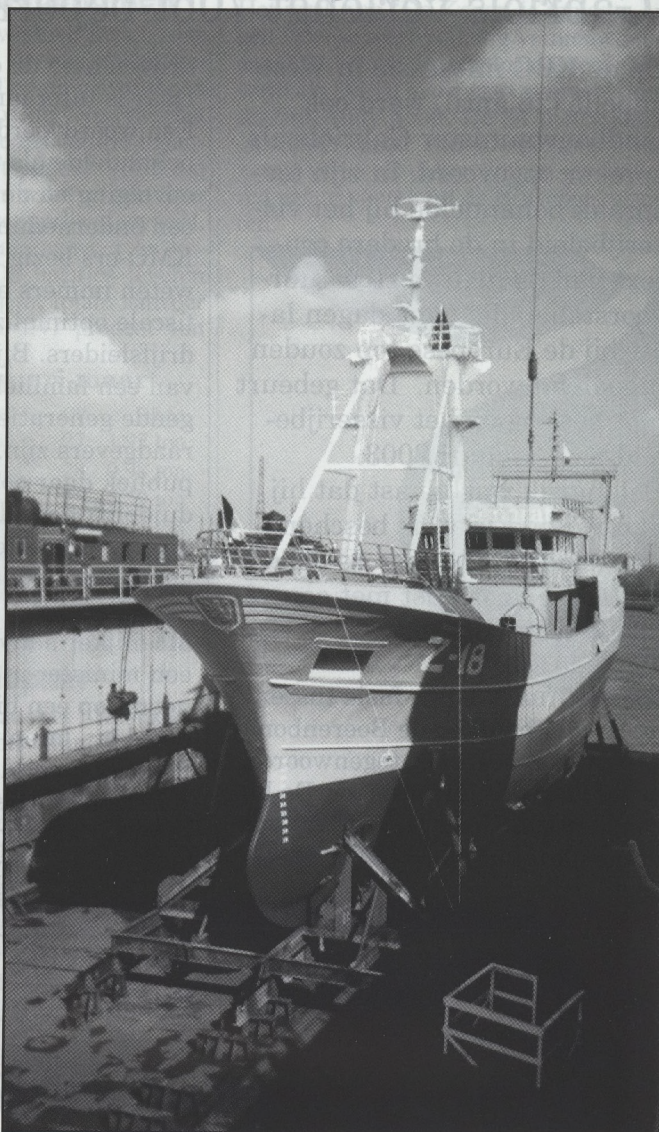
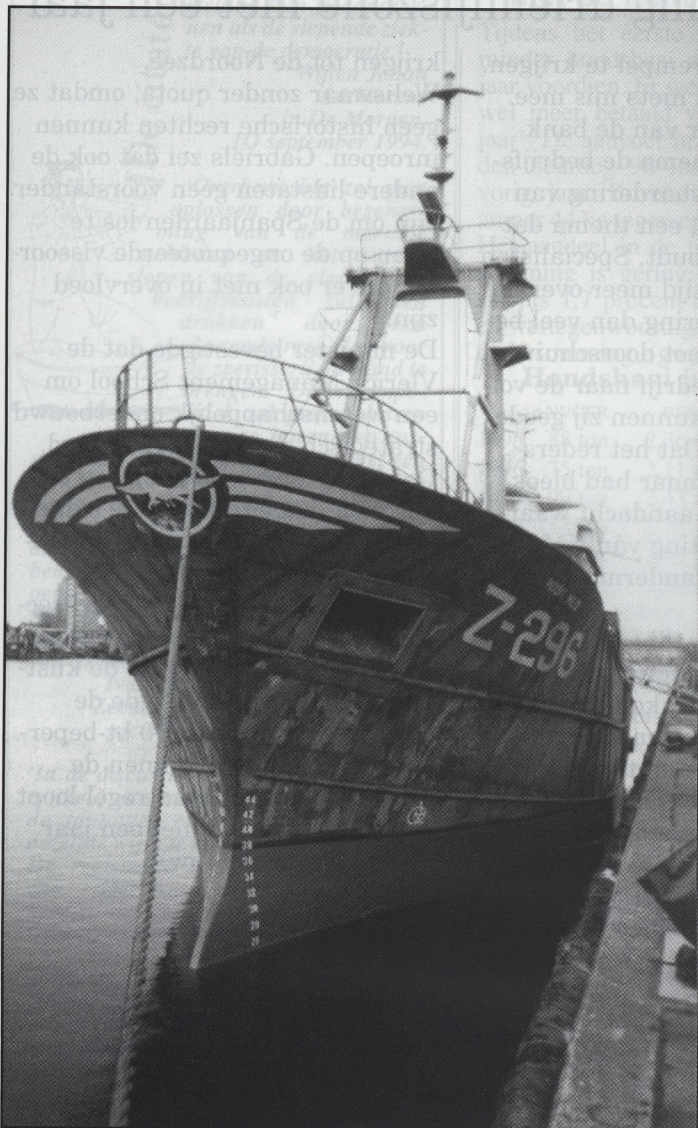
als grootste verliezer uit het compromis. Het Ministerie van landbouw wordt immers opgeheven. Gabriëls, niet bij het overleg van de topministers betrokken, behoudt enkel de bevoegdheid over de KMO's. Landbouw en zeevisserij worden nagenoeg volledig naar de gewesten overgeheveld. Ook de landbouwonderzoeksinstituten (Gembloux en Gent waaronder het Departement Zeevisserij in Oostende ressorteert) gaan naar de gewesten, van zodra daarover een samenwerkingsakkoord tussen de gemeenschappen gesloten is. Federaal blijven de normen en de controle op de kwaliteit van de grondstoffen voor zover het de volksgezondheid, het dierenwelzijn en de kwaliteit van de dierlijke producten betreft. Die bevoegdheden komen in handen van minister van Volksgezondheid Magda Aelvoet. Het Belgisch Interventie en

Restitutiebureau (BIRB), de dienst die optreedt voor de verdeling van de landbouwsubsidies, belandt onder de federale vleugels van Economische Zaken.

Vertegenwoordiging

De Belgische vertegenwoordiging op Europees vlak was een groot knelpunt. De federale minister van Landbouw wordt vervangen door een federale staatssecretaris voor Buitenlandse Zaken, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken. Die taak zou de huidige staatssecretaris voor Buitenlandse Handel, de Bruggeling Pierre Chevalier, te beurt vallen. Hij zou bij diverse Europese organen de stem van de gewesten vertolken. Voor besprekingen op Europees niveau over de visserijsector zou de bevoegde Vlaamse minister (Vera Dua) ons land wel rechtstreeks vertegenwoordigen. (gw)

Z18 Soetkin en Z.296 Mooie Meid te water in Gdansk



Op de foto's: links, de Z.296 aan de kaai op de Poolse werf. Rechts, de Z.18 werd van de werf in een droogdok gereden en zo te water gelaten. (foto's wv)

De werf Crist Spolka in Gdansk zorgde voor twee Belgische tewaterlatingen in een paar dagen tijd. Vorig jaar liep ook de Z.526 Vaya Con Dios van stapel op de Poolse werf. Op 13 april ging het casco voor de nieuwe Z.296 Mooie Meid

voor de Oostendse rederij De Zwerver (Roger Casier) te water. Twee dagen later volgde de romp van de Z.18 Soetkin voor de rederij Versluys-Couwyzer (Willy Versluys en Jan Couwyzer). Beide 38 meter-vaartuigen werden

ondertussen naar hun bestemming voor verdere afwerking gebracht. Voor de Z.296 is dat Machinefabriek A. & L. Hoekman in Urk. De Z.18 komt bij Van der Werff & Visser in het Friese Irnsum terecht.

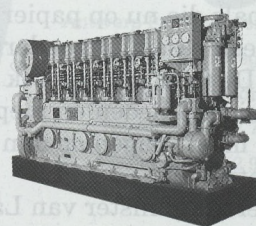
Alle dieselmotoren:
Leveren, plaatsen, revisie en herstelling
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,
waterpompen en compressoren e.a.
Opgieten van motoren met Chockfast
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk

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

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93

Scheepsdiesel Service

SDS n.v.



Brusselle bouwt vislieren voor drie zusterschepen



Noël Deputter van Brusselle Marine Industries voor de eerste gecombineerde vislier die het Nieuwpoortse bedrijf bouwde. (foto gw)

HET NIEUWPOORTSE constructiebedrijf Brusselle Marine Industries mag de 'multipurpose' vislieren leveren voor de nieuwe Z.18, O.231 en Z.60. Het gaat om een gecombineerde vislier voor de bokken- en de twinrigvisserij. Het eerste exemplaar, bestemd voor de Z.18 *Soethkin*, staat klaar voor overbren-

ging naar de Nederlandse werf waar het Poolse casco zopas is aangekomen. De winch heeft twee achter elkaar liggende assen. Op de hoofdas bedraagt de capaciteit 1.300 meter kabel van 30 mm, op de achterliggende twinrigtrommels ligt 800 meter kabel van 24 mm.

De constructie heeft een dekhuisbreedte van vijf meter en weegt 30.800 kg. De lier wordt aangedreven door een elektrische motor van 300 pk (vroeger 240 pk) waardoor de trekkracht en de treksnelheid hoger ligt.

Voor de twinrigvisserij staat de nettentrommel centraal op het achterdek. Deze winch zorgt tevens voor de begeleiding van de middenkabel van 770 meter (26 mm) waaraan de klomp bevestigd is. Ook voor de Z.27 *Free Bird* is een dergelijke nettenwinch besteld. (gw)

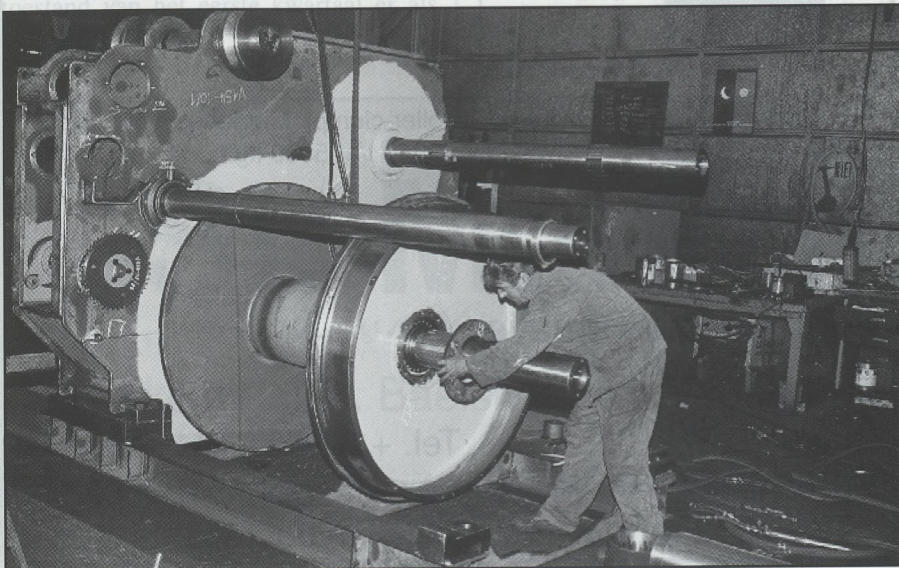


Foto links. Voor de eveneens in Polen gebouwde Z.296 *Mooie Meid* werd een traditionele achttrommelier gebouwd. Hier de montage van de reductiekast die zelfgemaakte tandwielen van meer dan één meter diameter bevat. Voor de nieuwe Z.510 *Dennis* levert Brusselle deze maand een gelijkaardige winch af. (foto gw)

Voor herstelling miljoenschade naar Nederland

Machinekamer N.126 Skylight uitgebrand

Dinsdagmorgen 18 april omstreeks 1 uur heeft een brand een ravage aangericht in de machinekamer van de N.126 Skylight. De vierkoppige Belgisch-Nederlandse bemanning stond machteloos. Na het uitzenden van het noodsignaal kwam een reddingsactie op gang. Het was immers niet uitgesloten dat er een evacuatie van de door rook bevangen opvarenden zou nodig zijn.

De N.126 was de avond voordien uit Oostende vertrokken. Toen een bemanningslid even na middernacht de brand vaststelde was de N.126 de West Hinder al voorbij. Vanuit een Seaking-helikopter werd vastgesteld dat de bemanning het vuur onder controle had. Intussen was het marinesteunschip A.963 *Stern*, op weg naar de baggeraar *Antigoon* om een zee-mijn onschadelijk te maken, van zijn koers afgeweken om hulp te bieden. Ook het onderzoeksschip *Belgica* stevende op het brandende vissersvaartuig af. Het was uiteindelijk de staatssleepboot *Zeehond* die de N.126 op sleeptouw nam. Om acht uur 's morgens kwam het kleine konvooi in Oostende toe. De scheepvaartpolitie kwam onmiddellijk aan boord om de vaststellingen te doen. Ook een deskundige van de verzekeringscoöperatieve 'Hulp in Nood' stelde een onderzoek in. Vast staat dat daags voor het vertrek van het vaartuig nog aan de electriciteit in de machinekamer werd gewerkt.

Gerenoveerd

De N.126 is eigendom van de NV rederij *Westenwind* met maatschappelijke zetel op de Baelskaai in Oostende. De bemanning bestond uit schipper-reder *Laurens Hoefnagel*, *Andries Romkens*, *John Grotart* en *Chris Rau*. De eigenaars *Laurens en Evert Hoefnagel* kregen pas duidelijkheid over de schade toen het vaartuig weer aan de Baelskaai afgemeerd lag. Het eerste onderzoek laat vermoeden dat de oorzaak van de brand bij de elektrische bedrading ligt. De schade wordt op zes tot acht miljoen geraamd. Bovenop komt nog het economisch verlies tijdens de herstellingswerken die gemakkelijk een paar maanden kunnen aanslepen. Over de toewijzing van de herstellingswerken is nog geen beslissing gevallen. De verzekeringsmaatschappij heeft prijs-offertes gevraagd. Enkele Nederlandse bedrijven lieten hun belangstelling blijken. Het is uiteindelijk de eigenaar van het vaartuig die beslist.

De in 1970 gebouwde N.126 onderging in 1998 bij de Machinefabriek Luyt uit Den Oever een volledige hermotorisering. Het was toen het eerste 'Belgische' vaartuig waarop een 'groene' CAT-hoofdmotor (type 3508E) werd geplaatst. De plaatsing van de nieuwe motor en een gecombineerde generator en hydrauliekset ging gepaard met de vernieuwing van de machinekamer. Het vaartuig kreeg ook een nieuwe zestrommelige pneumatische Luyt-lier. (gw)



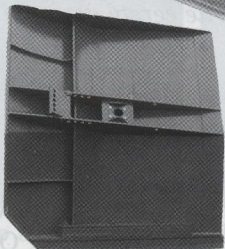
Thyborøn Trawldoors



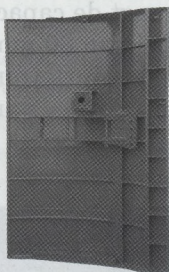
Type 2 - Standard Trawldoor Allround visbord voor diverse soorten visserij.



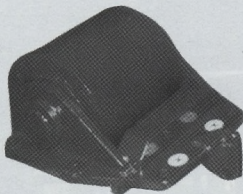
Type 5 - Persienne doors. V oor de dubbele twin rig (vier netten) op langoustines.



Type 7 - Combi trawl door. Combinatie visbord voor de Pelagische en Bodemvisserij.



Type 8 - Pelagic Trawl door. Pelagisch visbord voor de visserij in diep water en hoog aan het wateroppervlak.



Thyborøn - Roller clump. Middengewicht voor de twinrig van 350 t/m 5000 kg.

Voor meer informatie:

A. Willeboordse
Waddenstraat 32

1779 XB Den Oever

Tel. + 31 227 511505

Fax + 31 227 512359

Email: tydoor@topaze.nl

BEMOEDIGEND EERSTE KWARTAAL 2000

Hogere aanvoer en besomming, maar scholprijs fors gedaald

DE AANVOER IN de drie kust-vismijnen lag voor het eerste kwartaal bijna drie procent hoger dan vorig jaar. Tegenover de sterke toename van de schol- (+ 32 %) en tong-aanlandingen (+ 26 %) stond een flink gereduceerde kabeljauwaanvoer (- 36 %). De globale besomming voor het eerste kwartaal klom tot 713 miljoen, 5,5 procent beter dan vorig jaar.

DE DALING VAN de aanvoer die al enkele jaren aanhoudt lijkt gestabiliseerd. Bijgaande grafiek maakt een en ander duidelijk. Maar het blijft toch afwachten hoe de vangsten en de prijsvorming verder evolueren.

De aanvoer en de verhouding van de voornaamste soorten tijdens de voorbije jaren evolueerde als volgt:

		KAB	SCHOL	TONG
1990	8.943 ton	11 %	43 %	14 %
1996	6.057 ton	16 %	27 %	22 %
1997	5.293 ton	13 %	19 %	28 %
1998	5.203 ton	17 %	20 %	18 %
1999	5.074 ton	14 %	25 %	18 %
2000	5.216 ton	9 %	31 %	22 %

51 procent tongopbrengst

De besommingen van het eerste kwartaal was eveneens beter dan vorig jaar. Het aandeel van de tongopbrengsten in de totale besomming nam opnieuw toe tot 51 procent. Dat illustreert nog het best hoe sterk onze visserijsector afhankelijk is van de tongvangsten. In cijfers ziet de toestand van het eerste kwartaal er als volgt uit:

Jr	Totaal	KAB	SCHOL	TONG
1990	809 mlj	10 %	21 %	40 %
1996	618 mlj	8 %	13 %	51 %
1997	807 mlj	5 %	8 %	63 %
1998	767 mlj	8 %	8 %	54 %
1999	676 mlj	9 %	14 %	47 %
2000	713 mlj	6 %	13 %	51 %

Gemiddelde prijs trekt aan

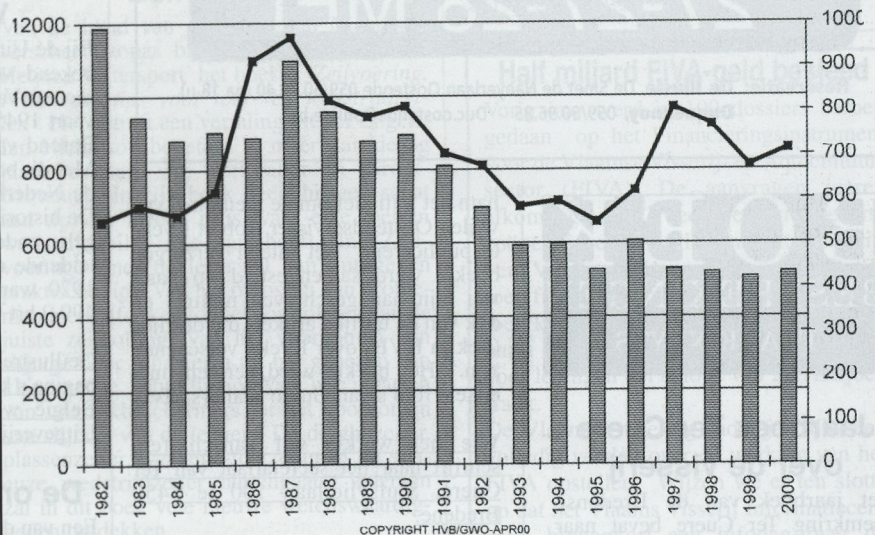
Gedurende het eerste kwartaal nam de gemiddelde prijs (GP) voor de totale aanvoer toe met 3 procent. Dit ondanks een verzwakking van de tong- en scholprijs. De prijsdaling van de populairste vissoorten werd dan weer gecompenseerd door een groter aanbod van beide soorten.

	ALG.	KAB	SCHOL	TONG
1990	91	84	43	257
1996	102	50	49	241
1997	153	64	62	339
1998	147	71	56	442
1999	133	83	77	350
2000	138	99	57	319

Dat bewijst nog maar een dat de algemene GP geen betrouwbare economische barometer is. Ook de gemiddelde prijs per vissoort zegt niet alles. Zo verloopt de prijsdaling voor schol niet gelijk voor alle klassen. Bij de grote maten was de prijsreductie beperkter dan bij de kleinere sortering. Voor tong lagen de kaarten omgekeerd. Er werd meer betaald voor de kleinere soorten, terwijl de prijs voor grote tongen sterk tegenviel. (gw)

Aanvoer en besomming januari - maart 1982 - 2000

Onderstaande kolomgrafiek volgt de aanvoer. De lijn toont de evolutie van de besommingen.



SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25 23

Jules: 0477 59 09 17

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

BOEK BESPREKINGEN FRANK NEYTS

Jaarboek Ter Cuere over de visserij

Het jaarboek van de Bredense heemkring Ter Cuere bevat naar gewoonte een bijdrage van visserijspecialist Louis Vande Castele. Dit keer behandelt hij de 'Gebeurtenissen in de visserij gedurende het jaar 1954'. De tekst van een veertigtal bladzijden werd verlicht met evenveel foto's en andere illustraties. Vande Castele zet hiermee een traditie voort waarbij de heemkring een aantal jaren geleden al jaarlijks een ander visserijjaar onder de loep neemt.

Wie meer wil weten over het jaarboek schrijft naar het secretariaat van Ter Cuere, Sluisvlietlaan 100 te 8450 Bredene. (fv)

Memoires Rycks gepubliceerd

De Bredense heemkring Ter Cuere

nam het initiatief om de memoires van wijlen Oostendse visser Robert Rycks te publiceren. Het uiterst verzorgde boekje werd samengesteld op basis van zijn handgeschreven notities en ook van de talrijke artikels die destijds (ook in HVB) over Ryckx verschenen zijn. Het boekje werd verlicht met enkele foto's van Guido Walters. (fv)

Wie het werkje wil aanschaffen, schrijft naar het secretariaat van Ter Cuere, Sluisvlietlaan 100 te 8450 Bredene.

De Royal Navy te land

Bij Maritime Books in Liskeard (Cornwall) verscheen zopas de heruitgave van 'Shore Establishments of the Royal Navy' het levenswerk van Lt Cdr Ben Warlow R.N.

Voor de her-uitgave koos Maritime Books bewust voor een paperback. Hierdoor kon de publicatie tegen een democratische prijs op de markt worden gebracht. De auteur noemt zijn boek zelf 'het boek met de antwoorden op duizend vragen'. Inderdaad het boek bevat alle landinstallaties, stationaire schepen en basissen van de Royal Navy sinds meer dan twee eeuwen. Deze dragen meestal scheepsnamen. Dat komt omdat de meeste landinstallaties van de Royal Navy sinds meer dan twee eeuwen. Deze dragen meestal scheepsnamen. Dat komt

omdat de meeste landinstallaties van de Royal Navy lange tijd werden gehuisvest in afgedankte, tegen de kaai blijvende schepen. Het boek bevat een schat aan informatie. Bovendien moet onderstreept dat sinds de eerste uitgave van het boek jaren geleden verscheen, er geen enkele fout in de opgegeven info werd gevonden, een huzarenstukje door de auteur. Het boek zal nuttig zijn voor wie zich voor de Britse marine interesseert.

'Shore Establishments of the Royal Navy' (ISBN 0-907771-3-4) telt 183 pagina's en kost £16.45. Bestellen kan bij Maritime Books, Lodge Hill, Liskeard PL 14 4EL England. Tel +44/1579.343663 fax +44/1579.346747, e-mail maritimebooks@aol.com

125 jaar scheepsbouw in Vlissingen

Vanaf het moment dat het voormalige Marine Etablissement in Vlissingen door Arie Smit J. zn. in 1875 werd overgenomen om er een moderne werf te vestigen, waren stad en werf tot elkaar veroordeeld. De komst van de werf en een voorspoedige ontwikkeling in de scheepsbouw zorgden voor een ongekende bloeiperiode voor zowel stad als werf. 'Wat goed is voor De Schelde, is goed voor Vlissingen', zo luidde het devies. Auteur Piet Quite beschrijft deze ontwikkeling in een geheel eigen stijl, waarbij de geschiedenis tot leven wordt gebracht. trots op de schitterende zeekastelen en imponerende fregatten die er van stapel liepen, was De Schelde even onlosmakelijk met de stad verbonden als de haven en de zee. 'Koninklijke Mij 'De Schelde', 125 jaar scheepsbouw in Vlissingen' sluit met de problemen en de daarop volgende overname door Damen Shipyaards.

Een uitgave van Uitgeverij De Alk, geïllustreerd met ruim 400 foto's telt het boek (ISBN 90-6013-095-2) 192 pagina's. Het boek kost 65 gulden en is te koop in iedere goede boekhandel. In ons land worden de boeken van De Alk verspreid door Uitgeverij Agora uit Aalst, Tel. 053/78.87.00.

Van deur tot deur over zee

Bij de Uitgeverij De Alk in het Nederlandse Alkmaar, alom bekend voor hoogstaande maritieme uitgaven, verscheen recent 'Van deur tot deur over zee, De historie van de kustvaart 1945-1970'.

Barend van Lange en Bert Kruidhof zijn de samenstellers. Met dit boek gaan de auteurs in op de explosieve groei van de Nederlandse kleine handelsvaart in de midjaren vijftig. De historische draad wordt opgepakt in 1945 toen de zwaar gehavende vloot voor de bijna onmogelijke taak stond haar leidende rol opnieuw te veroveren. Het verhaal eindigt in 1970 wanneer de voor de kustvaart magische grens van 499,9 brt wordt losgelaten.

Geïllustreerd met ruim 150 foto's, bij een omvang van 144 pagina's kost het boek (ISBN 90-6013-091X) 55 gulden. In België worden de boeken van De Alk verspreid door Uitgeverij Agora uit Aalst, Tel 053/78.87.00

De ontwerpen van een scheepswerf

Een van de belangrijkste en meest gerespecteerde scheepswerven ter wereld, Harland & Wolff stond de jongste 130 jaar vooraan als het op vernieuwing en technische innovaties aankwam. De lijst van door Harland & Wolff ontworpen en gebouwde schepen bevat bekende namen zoals de 'Titanic', 'Olympic', HMS 'Belfast', 'Southern Cross' en 'Canberra'.

Midden vorige eeuw onderging het ontwerpen van schepen een ware gedaantewissel door de introductie van stoom als aandrijvingskracht. Het zeilschip werd door het stoomschip verdrongen. Dankzij de innoverende ontwerpen van de gebouwde scheeptypes wist Harland & Wolff een leidinggevende plaats in de scheepsbouw te behouden, een voor-sprong dat tot de supertanker van de zestiger jaren stand zou houden. De auteur van het boek, Tom Mc Cluskie, dook in de archieven van de Ierse werf en selecteerde 44 plannen, een aanrader voor al wie van schepen houdt.

'Harland & Wolff, Designs from the Shipbuilding Empire' (ISBN 0-85177-767-8) telt 160 pagina's en is een uitgave van Coway Maritieme Press, 583 Fulham Road, London SW6 5BY. Bestellen kan ook bij Chrysalis Books op het nummer 0044/20.7700.7611.

Een man met een missie

Bij The Pentland Press Ltd verscheen zopas 'On the Waterfront' van de hand van Rev. Joseph D. Parker. Het boek vertelt een uniek levensverhaal van de auteur en zijn vrouw. Geboren in 1928, opgevoed in Ierland, bracht Joseph D. Parker het op vrij jonge leeftijd tot een succesvol zakenman. Hij vond echter geen persoonlijke voldoening in zijn zakelijke bezigheden. Deze voldoening vond hij pas nadat hij zijn leven een totaal andere wending had gegeven door zich als Missions to Seamen, een vrijwilligersorganisatie actief in 300 havens over de ganse wereld. Hij bracht het tot hoofd van de Missions to Seamen in Belfast. Later, nadat zijn 14-jarige zoon op dramatische wijze het leven verloor door een bomaanslag van het IRA, trok hij naar Vancouver in Canada.

Het boek vertelt niet alleen het leven van Rev. Parker en zijn inzet voor de zeelieden, het brengt ook klaarheid in de Noord-Ierse problemen. Bovendien vertelt het het verhaal van de Missions to Seamen, een lovenswaardige organisatie.

'On the Waterfront' (ISBN 1-85821-7377) kost £ 15.75 en telt 272 pagina's. De opbrengst gaat integraal naar de Missions to Seamen. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever. The Pentland Press Ltd, Hutton Close, South Church, Bishop Auckland, County Durham, DL 14 6X, England. Tel +44/1388.776555, e-mail marketing@pentlandpress.co.uk

Nederlanders in West-Afrika

Bij de Uitgeversmaatschappij Walburg Pers verscheen zopas het boek 'Nederlanders in West-Afrika, 1600-1650. Angola, Kongo en Sao Tomé.'

Het is het verhaal van falend beleid en gemiste kansen, van moed en opoffering, van ongebreidelde hebzucht en laf verraad. Het manuscript werd tijdens de WOII geschreven door zakenman en Afrika-kenner Klaas Tattelband. René Baesjou, oud medewerker van het Instituut voor de Geschiedenis van de Europese Expansie in het Nederlandse Leiden, bezorgde de tekst. Al vanaf de zestiende eeuw zeilden de Hollandse en Zeeuwse koopvaarders met hun schepen langs de West-Afrikaanse kusten om handel te drijven met Afrikaanse vissers, volkshoofden en kooplieden. De Nederlanders waren niet de enige, noch de eerste Europese handelaren die in West-Afrika actief waren. Beperkte tijd waren de Nederlanders wel de heersers in het zuidelijke Atlantische gebied. Vele veroveringen gingen op den duur verloren aan de Engelsen, Fransen en Portugezen, alleen op de Goudkust bleef een Nederlands

N.V. SCHEEPSWERF

I.D.P.

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

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

fort bestaan. Maar in 1872 werd ook dit door de Engelsen overgenomen.

Een boeien boek over een minder gekend aspect van de Nederlandse maritieme geschiedenis. Deze rijk geïllustreerde uitgave is dan ook een must voor de liefhebber.

'Nederlandse overheersing in West-Afrika' (ISBN90-5730-096-6) telt 320 pagina's en kost 49,50 gulden. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200 BD Zutphen, Nederland. Tel +31/575.510.522, fax +31/575.541.025

Zeilvoering

Van de hand van specialist Ian Nicholson verscheen zopas bij uitgeverij 'De Alk & Heijnen Watersport' het boekje 'Zeilvoering, Praktische tips voor toer- en wedstrijdzeilen'. Het betreft een vertaling uit het Engels. Ian Nicholson beoefent al meer dan dertig jaar het vak van zeilmaker in Groot-Brittannië. In zijn boek geeft hij een schat aan tips en ideeën prijs waar elke toer- en wedstrijdzeiler iets aan heeft. In 'Zeilvoering' vindt de lezer tal van nuttige en praktische tips. Van het oplossen van problemen met rolfokken tot het controleren van de juiste zeilbolling. Van het voorkomen van slijtage door schavielen tot het genezen van klapperende achterlijken. Van het plaatsen van voorlijkbeschermers tot het voorkomen van slijtage van de leuvers. De dinghyzeiler, plussenzeiler, weekend-toerzeiler of de serieuze wedstrijdzeiler buitengaats, iedereen zal in dit boek vele nieuwe wetenswaardigheden ontdekken.

Het boek(ISBN 90-6013-102-9) telt 128 pagina's en staat bol van verhelderende teke-

ningen. Het kost 39.90 gulden en is te koop in de boekhandel en in iedere watersportwinkel. Met slechts één tip uit dit boek kan de koper al de aankoop prijs van 'Zeilvoering' terugverdienen.

Oprichting rederij Eltin

Vorige maand berichtten we over de oprichting van de BVBA Eltin. We meldden toen dat de nieuwe rederij op hetzelfde adres als de O.V.A. gevestigd is. Secretaris Philip Vanslembrouck van de beroepsvereniging Hand in Hand staat erop ons mee te delen dat de BVBA Eltin niets te maken heeft met de O.V.A., maar wel lid is van Hand in Hand, gevestigd Vismijn 71.

Half miljard FIVA-geld besteed

Vorig jaar werd in 109 dossiers beroep gedaan op het Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij- en Aquicultuursector (FIVA). De aanvragen waren afkomstig van 77 rederijen, vier rederscoöperatieven en drie aquicultuurbedrijven. Via het FIVA werden voor 370 miljoen frank rentetoeelagen en voor 108 miljoen kapitaalpremies goedgekeurd. Daarnaast verleende het FIVA een waarborg voor leningen ten belope van 260 miljoen frank.

De Vlaamse regering moet jaarlijks een volledig verslag over de werking van het FIVA opstellen. Wijzen we er ten slotte op dat het Vlaams Visserij Informatiecentrum binnenkort een infodag over de bereikte resultaten van het FIVA organiseert.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

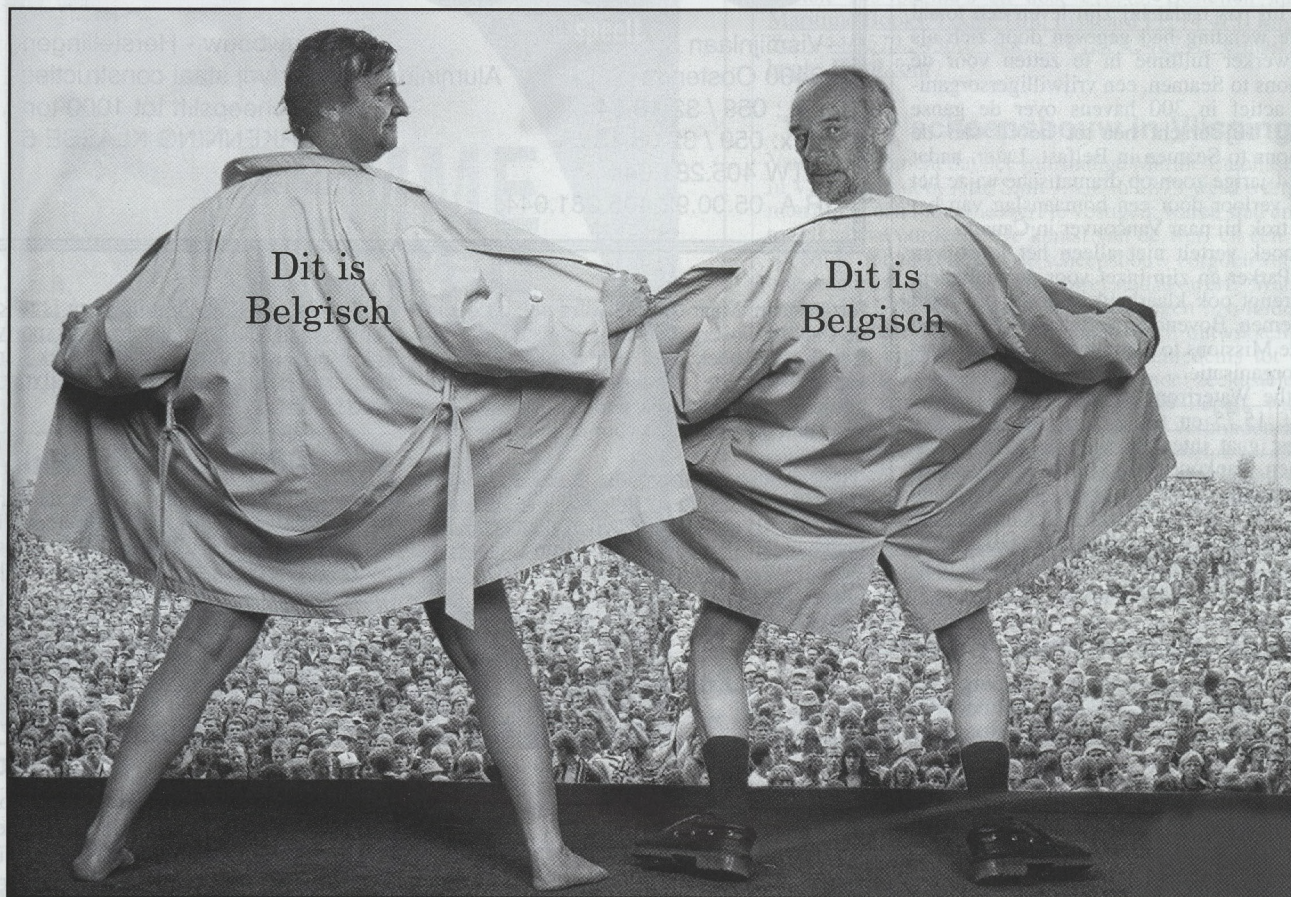
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter



Uit wat voorafging. In het kwaliteitsblad van de Rederscentrale vergeleek de heer Schiltz B. ons lijfblad enige maanden geleden met 1 slechte wasmachine. Zijn stelling: HVB hangt de vuile was van de sector buiten. Daar moest hij, naar eigen zeggen, tegen ingaan omdat er toen nog steeds enkele topambtenaren waren die dit blad ter hand namen. Danig van de wijs gebracht door 's mans woorden ontplooiden wij vervolgens 1 soort P.R.-offensief om ons imago, en in één beweging ook dat van de sector, danig te verbeteren. Met succes, zo blijkt nu, want zelfs mevrouw Becaus M.J., grote chef van de ZV, verklaarde onlangs helemaal weg te zijn van dit blad en van diens hoofdredacteur die zij nu diep in haar hart draagt.

Het aantal HVB-lezers neemt sinds enige tijd weer explosief toe. Wat meer is, die nieuwe lezers situeren zich vooral bij beleidsmensen, advocaten, miljonairs en sectorverantwoordelijken, kortom bij chic volk. Hetgeen merkwaardig is, want de enquête van de heer Schiltz B. had uitgewezen dat er enige tijd geleden maar twee beleidsverantwoordelijken meer waren die dit gazetje nog ter hand namen. Intussen is deze toestand echter radicaal gewijzigd. Zo konden we vernemen dat sommige topambtenaren dit blad met 1 intensiteit lezen die haast niet meer menselijk is. Op de Provincie beweren ze bijvoorbeeld dat ze sommige HVB-artikelen wel zeven keer lezen vooraleer ze dit gazetje witgloeiend van colere in de verste hoek van de provinciale kamer kwakken. Lagere ambtenaren uit de omgevende kamers wisten ons dan weer te vertellen dat zij

haast van het lachen niet meer bijkomen (weliswaar nadat de betreffende topambtenaren weer eens naar 1 of andere commissie getrokken zijn; commissies die alleenlijk opgericht werden om de betreffende topambtenaren te pleizieren).

Maar goed, het moest er uiteindelijk wel van komen. De heer Schiltz B., (links op de photo) de man waarmee het allemaal begonnen is, kon niet veel langer meer werkeloos toezien hoe allerlei wereldse en hemelse leiders van ons sectortje zich uitsloofden om zèlf hun vuile was buiten te hangen, zodat wij dat niet meer in hun plaats moeten doen.

Hij is er dan ook in geslaagd 1 nieuwe lijn van openheid, transparantie, nieuwe bedrijfscultuur en andere lullige begrippen door het bestuur van de Belgische (we kunnen het niet genoeg benadrukken: Belgische) Rederscentrale te jagen.

Samen met zijn directeur, de heer Corbisier L. (rechts op de foto, geen familie van de architect Corbusier) heeft hij deze nieuwe lijn dan ook gepresenteerd aan de talrijke vissers die de sector inmiddels de rug toegekeerd hebben. De photo bewijst dat de sector deze mensen nog steeds aanspreekt want ze waren duidelijk massaal naar de nieuwe openheid komen kijken.

Gevraagd naar 1 leuze voor onze affichewedstrijd, antwoordden het duo in koor:

'KIJK MAAR, WE HEBBEN NIETS TE VERBERGEN.'

Waarnemers wisten ons achteraf te zeggen dat daar inderdaad haast niets te zien was.

Nieuwe B.462 Vidar te water



Eddy en mevrouw Crevits, samen met meter Marijke Steelant en peter Bjorn Crevits. (foto gw)

Bouwnummer 105 van Scheepswerf De Graeve, de B.462 Vidar, liep op 5 april feilloos van stapel. De nieuwe boomkorteiler is gebouwd in opdracht van de rederij Shannon van Eddy Crevits uit Lissewege. De officiële overdracht staat op zaterdag 17 juni geprogrammeerd.

NA DE B.518 Drakkar heeft de familie Crevit, van origine een Blankenbergse vissersfamilie, met de Vidar twee vaartuigen met een B-immatriculatie. De scheepsnaam zelf komt uit de Noorse mythologie. Vidar, zoon van Odin (of Wodan) en Grid, is de god van de stilte en de wraak en de tweede sterkste inde goden-hiërarchie. Geleid door een ervaren reder zal deze Vidar ook in de visserij voldoende ontzag afdwingen.

Negen maanden na de vorige tewaterlating in Zeebrugge, de Z.576 Mare Nostrum, liep er een nieuwe eenheid van stapel. De B.462 (38,75 m lang, 8,50 m breed, 385 bt, 957 kW/1.300 pk) is opnieuw een grote boomkorteiler die binnen een paar maanden visserijklaar is. Nu reeds staat vast dat Dirk Uyterwulghe het schip zal voeren. Frederik Lammens wordt motorist en Freddy Snauwaert een van de matrozen. De andere bemanningsleden zijn nog niet gekend.

Reder Crevits koos zijn zoon Bjorn als peter voor het nieuwe schip. Mevrouw Marijke Steelant, echtgenote van de

N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

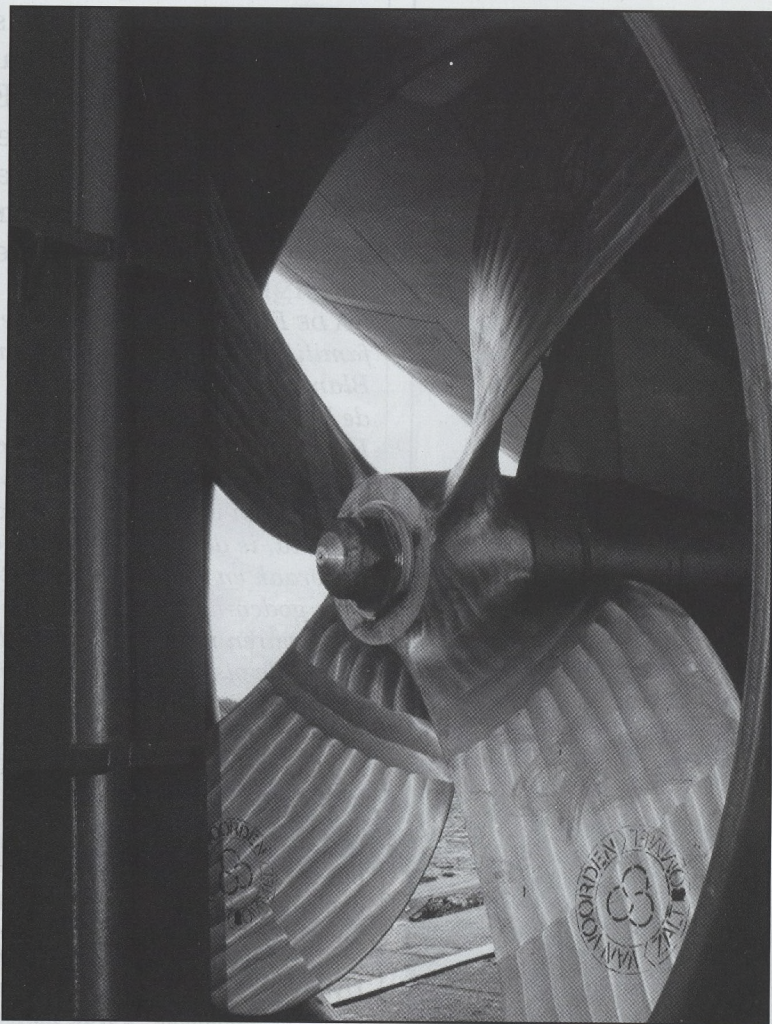
Fortstraat 27. Costende - Bruggelaan 12. Bredene

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

Torhoutse bedrijfsrevisor *Hedwig Vander Donckt* mocht als meter de champagne-worp voor haar rekening nemen. Vervolgens kostte het weinig moeite om het vaartuig op de glijbaan in beweging te krijgen.

De bouwhelling was daardoor opnieuw vrij voor het volgende vaartuig waarvan de eerste segmenten reeds klaar staan. Dat wordt dan de Z.483 voor de Rederij Nathalie uit Knokke-Heist van de familie Vlietinck. (gw)

Nieuw schroefmodel op B.462



De nieuwe Van Voorden-schroef waarvan de kromming van de bladen meer stuwkracht moet opleveren. (foto gw)

De B.462 Vidar koos voor een Van Voorden-schroef van 3.200 mm in een Hodi-straalbuis. De schroefbladen vertonen een opvallend verschil met de schroeven die voordien werden geplaatst. De bladen zijn aangepast aan een nieuw ontwerp waarbij de kromming voor een grotere stuwkracht zorgt. Van Voorden werkt ook aan een aangepaste straalbuis - de Hodi Superior - die echter nog niet beschikbaar is. De combinatie moet volgens de meetresultaten een rendementsverbetering en brandstofbesparing opleveren. Een schroef in een aangepaste straalbuis levert nu al een aanzienlijk hoger rendement op (20 tot 30 procent) dan een vrijdraaiende schroef. Bij gebruik van een straalbuis ontstaan ook minder trillingen en geluid. In tegenstelling met cilindrische vorm van de bestaande straalbuizen, loopt de Hodi Superior vanachter wijder uit waardoor een groter stuwoppervlak ontstaat. Proeven met de combinatie zijn reeds uitgevoerd op een schaalmodel en op een binnenschip. De proeven met een vissersvaartuig zijn gepland. (gw)

Aktiviteitenkalender voor vissers

MEI

- Nog tot 14** Week van de zee, schoolgaande jeugd uit heel het land maakt kennis met zee, duin en strand
- 8-10** "Sasmex 2000", Safety at Sea and Marine Electronics Exhibition in Brighton (GB)
- 9-11** "European Seafood Exposition" in Brussel (Heizel)
- 13-14** Oostende voor anker, gratis animatie in en rond het havendok
- 14** Plaatsing O.129 Amandine op de Visserskaai, Oostende
- 26** Belgisch-Nederlands CMR-seminarie, Floreal, Blankenberge (org.: Vlaams Instituut voor Zeerecht)
- 28** Start havenfeesten Blankenberge (tot 4 juni)
- 30** Veiling eerste vaatje 'Hollandse Nieuwe' in Scheveningen (Ned.)
- 31** Start haringseizoen

JUNI

- 2** "Maatjeshappening", vismijn Oostende
- 3** "Dag van de Nederlandse visserij" in Den Helder-Texel
- tot 4** havenfeesten Blankenberge
- 3** "Vlaggetjesdag" in Scheveningen
- 10-11** "Weekeind van de Landbouw en de Visserij" in Nieuwpoort
- 25** Nationale Dag van de Visserij in Heist

AUGUSTUS

- 19** "Mosseldag" in Yerseke (Ned)
- 25-26** "Havendagen" in Zierikzee (Ned)

SEPTEMBER

- 14-18** "Rotterdam Maritime", internationale vakbeurs in rotterdam (Ned)
- 16** "Havenfeesten" in Oostende

GEMEENTELIJKE VISVEILING NIEUWPOORT

- gelegen aan open tijhaven
- gelegen op 5 minuten van exit 3/E40

- dagelijkse aanvoer van dagverse vis en garnaal
- van maandag t.e.m. zaterdag
- faxmelding aanvoer
- thuiskoopsysteem

visinfolijn: 058 233364
 veilmester: 058 224970
 directie 058 224971
 fax: 058 236720



TUSSEN SCHIP & KAAI



VMS. Vessel Monitoring System. Vrij vertaald: volgsysteem voor vissersvaartuigen. Vrij geïnterpreteerd: de nieuwste kwaal, die uit de doos van Pandora ontsnapte

om vissers het leven zuur te maken.

De ooit vrijgevochten, maar immer terrein verliezende vissers zien het allemaal niet graag op zich af komen. Er worden steeds nieuwe, steeds meer wetten en plichten ontworpen om hen duchtig onder de knoet te houden. De vissers tegen zichzelf beschermen heet dat. En ja, terecht. Eenieder die al meerdere jaren meedraait in de visserijmolen kan het bevestigen: het wordt steeds moeilijker om dat vangstje vis te vergaren. Om die neergang af te remmen werd ondertussen bijna twintig jaar geleden een vangstlogboek geïntroduceerd, dat dagelijks moest ingevuld worden.

Verongelijkt foeterden de toenmalige schippers dat ze daar geen tijd voor hadden. Dat er dan maar een secretaresse moest aanmonsteren. Dat al die onzin tijdrovend en nergens voor nodig was. Ze beseften niet hoe gelukkig ze nog waren. Ze konden immers niet in de toekomst kijken. Dat logboek was de enige doorn in hun voet.

In de jaren daarna stapelden de verplichtingen en beperkingen zich in een hels tempo op. Er werd een vaardagenbeperking ingesteld. Er kwamen meer, veel meer controles op de vangsten en het vistuig. Er werd een scholbox en een kabeljauwbox afgebakend, waarin slechts gedurende een bepaalde periode, later helemaal niet meer, mocht gevist worden. De TAC's (Total Allowable Catches) verklein-

den, de daaraan inherente nationale quota volgden mee. In sommige visgebieden werden die quota vroegtijdig benut en er moesten al eens visrijke zones *au fur et à mesure no-go area* worden verklaard. Toen werd een quotacommissie opgericht die erop toezag dat de beschikbare quota optimaal over het jaar gespreid werden. Dat bracht verdere beperkingen mee: de toegelaten vangsten werden eerst per reis, dan per dag en later per uur gelimiteerd. Extra nationale maatregelen kregen vorm: men haalde de minimummaat voor sommige vissoorten omhoog om een beter rendement uit de beschikbare quota te halen. Zones werden voor langere tijd gesloten om ze te kunnen bevissen in periodes dat de prijsvorming gunstiger was. Op Europees niveau werd de samenstelling van de vangsten aan strenge regels onderworpen, waardoor schippers een deel van hun bijvangst over boord moesten laten gooien. Veelal dood. Later kwam er een meldplicht en moesten de aan boord gehouden vangsten bij in- en uitvaren van bepaalde gebieden precies doorgeseind worden naar de respectievelijke controlediensten. Nog een bijkomende meldplicht, eerst twee en later vier uur voor het aanlopen van een haven moest de lokale controleurs ruim de tijd geven om de vangst met bijhorend papierwerk te inspecteren! Neen, het werd er allemaal niet gemakkelijker op.

En dan is er nu dus: VMS, de *Very Mean Spy*, codenaam *Big Brother*. Ieder uur van de dag kunnen de controlediensten via satelliet een vaartuig identificeren, en van op honderden kilometers afstand diens handel en wandel volgen. Een nieuwe stap in het hermetisch afsluiten van alle achterpoortjes, die door de inventieve visser handig benut worden om de vigerende wetgeving te omzeilen. En diep binnenin weten we het allemaal: het is nodig. Vergelijk het dagboek van een schipper van twintig jaar geleden met dat van een hedendaagse, en het verschil van de vangsten toen en nu in verhouding tot de capaciteit van de schepen. Het behoeft geen tekeningetje. De vis is een ernstig

bedreigd organisme en moet streng beschermd worden. Immers, we willen onze nazaten toch ook het genot van een versgebakken scholletje, een met mosterd gestoomde tarbot of een simpel gedroogde wijting gunnen. Ja toch?

Maar het andere verhaal is ook waar. De hele rimram van reglementen bezorgt de moderne schipper een knallende hoofdpijn. Het doel springt de reden voorbij. Temeer daar de controleurs van vreemde lidstaten er soms nogal een eigen interpretatie van de wet bij hanteren. Alsof die materie zo al niet verwarrend genoeg is. Terwijl ze hun werk met overtuiging, maar meestal fanatiek chauvinistisch doen, zijn ze geneigd om één ding te vergeten: ook wij hebben een job te doen. Alleen wordt het door de overreglementering, de kwijnende visstocks en het daaruit voortspruitende ellebogenwerk van de schippers, steeds meer een huzarenstukje om dat ook goed te doen. Daarom is dat VMS zo slecht nog niet. De stelling dat de vissers tegen zichzelf beschermd moeten worden wil ik graag nuanceren. Ze moeten in het kader van de steeds slinkende quota vooral tegen elkaar beschermd worden. Dat volgsysteem zal daar in niet geringe mate toe bijdragen, al is het pijnlijk voor de individualiteit en de creativiteit van de schipper. Een noodzakelijk kwaad, want binnenkort kan dezelfde schipper die eigenschappen aan de straatstenen niet meer kwijt, als het zo doorgaat met dat visje. Maar als er niets gedaan wordt aan die reglementeerhysterie? Als die aan datzelfde knotsgekke tempo blijft escaleren? Dan mag je alle wetteksten binnenkort alsnog rustig in de archiefkast opbergen. Niet omdat er geen vis meer zit. Maar omdat alle schippers er de brui aan gegeven zullen hebben. Of heb ik er weer eens niets van begrepen en... was dat de bedoeling?

FROID

Het vissersleven van Joseph — Prut — Meyers

Heist — Nauwelijks over de drempel bij Joseph Meyers en Noëla Lepouter in de Heistlaan, brandt de eerste vraag al op onze lippen: vanwaar komt toch de lapnaam 'Prut' die de familie met zich meedraagt? In één antwoord worden alle vreemde verklaringen naar de pullenmand verwezen. Waar is alleen wat volgt: als de moeder van Joseph voor het middagmaal de pureepatatjes of 'stoemp' toonde, dan sprak vader Georges altijd van 'Prut'-eten en de lapnaam van de familie was in Heist een feit. De visserij had immers niet veel nodig om zo'n lapnamen te geven. Het was daar trouwens de enige manier om de Vandierendoncks, Vantorres, Vlietincks en de anderen uit elkaar te houden.

DE GROOTOUDERS VAN Joseph waren afkomstig uit Blankenberge, terwijl zijn ouders Georges en Nathalie Vandepitte (Lissewege) in Heist gewoond hebben. De familie was nauw betrokken bij het vissersleven; de zonen Henri, Leon, Marcel en Joseph waren bestemd voor

een vissersloopbaan. Broer Marcel heeft echter niet lang gevaren, omdat de zeeziekte voor hem een te grote handicap was, hij bleef wel betrokken bij het visserijgebeuren als viskoper voor de firma Max Desutter. Prut zelf laat ons een mooie gemengde

loopbaan zien, waarin de zee centraal staat.

Loopbaan

Joseph werd op 17 februari 1924 geboren in de St. Antoniusstraat te Heist. In de gemeenteschool waren meesters Van Poucke, Mesuere, Desmedt, Ackx... daarvoor de ideale opvoeders. Joseph was niet van de kwaadste, maar een robbertje vechten met Eugeen Vandewalle kon er wel vanaf.

Als hij 14 jaar werd was het onbekommerde leven voorbij. Vader Georges had in 1928 in Blankenberge een vaartuig laten bouwen. De H33 'Edmée-Roger' (Scanimotor van 40 Hp/30 kW). Als een familie toentertijd dergelijke investering deed, werd gelijk iedereen ingeschakeld om de lening te helpen afbetalen en dus bestond de bemanning uit vader Georges, Henri, Leon, Marcel en schipper Frans Desmedt. Joseph wist wat trouwens hem te wachten stond na zijn langere school. Op 8 november 1939 wordt hij aangemonsterd op de H33 en kan hij mee op garnaal-en kustvisserij.

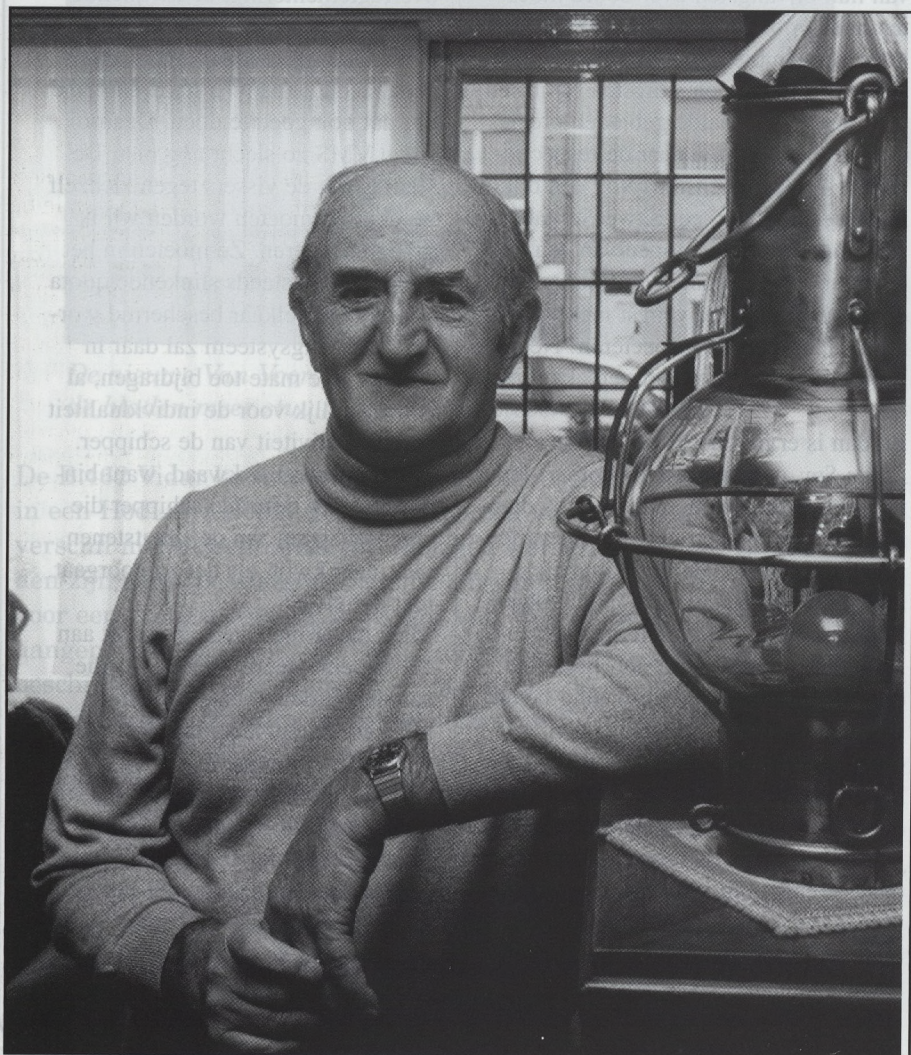
Oorlog

Het is van korte duur, want in 1940 roept het loodswezen de vaartuigen terug naar de haven: Wereldoorlog II is uitgebroken. Van de bezetter mag men na enige tijd onder Duitse begeleiding en bewaking de visserij beoefenen. In 1941 moet vader het vaartuig evenwel overdragen aan de Duitsers. Joseph moet nu gaan werken bij de aanleg van het vliegveld in Knokke. Op 2 november 1942 kan hij weer de zee op, dit keer aan boord van de Z.92 'Poolster' van reder Prosper De Wulf. Broer Henri is er schipper, Firmin Vandepitte is motorist en de matrozen zijn Leon Desmedt en Joseph. Aan boord staat een Kromhoutmotor van 30 Hp (22 kW). Om het administratief voor de Duitsers aanvaardbaar te maken, worden de gebroeders Joseph en Henri opgegeven als mede-eigenaars. Wanneer het einde van de oorlog nadert, krijgt Joseph het bevel zich bij de Duitsers te melden met in het vooruitzicht gedeporteerd te worden naar de fabrieken in Duitsland. Gelukkig kent de familie Meyers in Dudzele landbouwer Gust De Munck en kan Joseph daar onderduiken tot aan het einde van de oorlog.

Vissersloopbaan

Na de oorlog gaat Joseph aan boord van de N.71 met Albert Ackx als schipper en boordmaten Maurice Vandierendonck, Cyriel Serreyn en scheepsjongen Roger De Baere. Het vaartuig krijgt het nieuwe nummer N.749.

In mei 1946 gaat hij aan boord van de



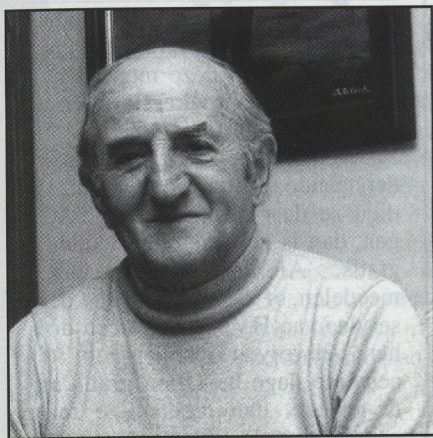
Z477 'Alma' (Industriemotor 80 Hp/60kW) voor reder August Neyts. Schipper is Firmin Vandepitte, motorist Constant Van Beveren en de matrozen zijn Rene Neyts (Noed) en Maurice De Groote.

In maart 1950 ontsnapt de bemanning (Firmin Vandepitte, Constant Van Beveren, Maurice De Groote en Joseph) nauwelijks aan de dood. Men was aan het vissen op ongeveer 18 mijlen (30 km) van Zeebrugge. Een hevige ontploffing tilde het vaartuig zeker 5 m uit het water en de bemanning beseftte, dat een mijnontploffing daarvan de oorzaak moest zijn. De eerste zorg, aldus Joseph was te kijken of er geen lek geslagen was. Bij het binnenhalen van het net troffen ze er in brokstukken aan van een

mijn. Later konden specialisten van de ontminningsdienst van de zeemacht bevestigen dat het om een magnetische mijn ging, met een inhoud van één ton springstof. Men had geluk gehad, want met een ontploffing van een mijn van degelijk kaliber hadden de gevolgen dramatisch kunnen zijn.

Joseph: *'Het vaartuig was precies nog niet rijp voor dergelijke ondergang, want dit was reeds de vierde maal dat een mijn in de korre was terecht gekomen, driemaal met een ontploffing zonder schade en eenmaal met een mijn die gelost kon worden uit het net.'*

Bij de bemanning komt Roger Vandepitte de plaats innemen van Rene Neyts. Op 24 november 1955 koopt broer Leon en de eigenaars Leon Savels en Constant Vandierendonck de Z.404 'Laura-Camiel-Anne' (Klockner-Humboldmotor van 80 Pk/59 kW), een droom wordt werkelijkheid: Joseph wordt reder. In de zomer staat de garnaalvisserij op het programma en in de wintermaanden gaat men in span vissen met de Z.54 van Oscar Creyf, dat ander 'monument' uit de Zeebrugse kustvisserij. Joseph: *'De wintermaanden met vangsten van 80 tot 100 kisten vis waren lonend en hielden het jaarbudget in evenwicht. Ik heb niets dan lof over de zeewaardigheid en het veilig gevoel dat de Z.404 bezorgde. Een beetje meer kracht was evenwel welkom en de firma*



Valcke in Zeebrugge kon een nieuwe Deutzmotor van 150 Pk(110kW) plaatsen. Het tikkeltje meer kracht kwam goed op tijd want het was de periode dat nieuwe vistechnieken zich aanboden.'

Joseph vertelt ons dat hij in de lokalen van de gemeenteschool een visserijopleiding kreeg van Frings, Karel Ackx en Karel Goeminne. Hij kreeg ook een negatief advies voor het ogenonderzoek en daardoor viel ook het examen voor schipper weg.

Op 13 maart 1968 namen Joseph en Leon de Z.558 'Eureka' over van Jos Vantorre (Joy's).

Het worden voor Joseph nog mooie jaren en hij denkt met weemoed en dankbaarheid aan de vriendschap die er was tussen hem, zijn broer Leon en Marcel Vandierendonck waarmee uiteindelijk toch 23 jaren samen gevaren werd. Wanneer op 23 december 1976 de Z.558 verkocht wordt aan Werner Mesuere komt er een einde aan de vissersloopbaan van Joseph; hij is dan 53 jaar.

Om een volledige loopbaan te hebben besluit hij om in 1977 nog enige jaren te gaan werken in het visbedrijf van Debra. Het was ook in die periode dat de grote havenwerken zich in Zeebrugge aanmeldden en hij kan aan het werk bij de firma Zeebouw-Zeezand, aan boord van een steenstorter. Het worden nog negen gelukkige jaren, vooral het leggen en laten zinken van de gevlochten bodem-matten met een oppervlakte van 1.500 m2 en het storten van stenen op deze matten was een werk vol afwisseling. Niet alleen het vissersleven vulde zijn leven. Hij maakte ook tijd voor zijn hobby's. Hij vond heel veel genoegen in het kweken van zangvogels. Er was het garnalenkruien. Ook het reizen was welkom bij het echtpaar Meyers. Trouw was het echtpaar Meyers present op de reizen van de oudleerlingenbond: 'Vissersvreugd' van de Heistse Vrije Visserijschool. Nu kan men Joseph met de fiets bijna dagelijks tegenkomen op plekjes waar ook zijn kennissen komen en waar de dagelijkse nieuwtjes uitgewisseld worden.

Interview Juul De Vocht,
foto's Guido Walters

O.V.A.

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!

Centrale — Eliane Poelvoorde
Tel 059 / 33.90.90 — Fax 059 / 32.04.46

Afslag
Etienne Boucquez
059 / 33.90.93

Koeltransporten
Patrick Billiau
059 / 33.90.92.
GSM 0479 / 20 32 27

Loonadministratie
Johan Jonckheere
059 / 33.90.94

Boekhouding
Karine Vanhooren
059 / 33.90.96

Directeur — Marc BRUYER
059 / 33.90.99 — Email: OVA@skynet.be

De coöperatieve van de reders, met meer dan 40 jaar ervaring!

Wij vernamen het overlijden van reder op rust Adolf Acken, echtgenoot van Rosette Jooris. Adolf Acken werd geboren op 27 maart 1938 te Oostende en overleed er op 11 april 2000.

Tot enkele jaren geleden was hij eigenaar van het kustvissersvaartuig O 533.

Welkom ! Willkommen ! Welcome ! Bienvenue !



Beste Klant, Mevrouw, Mijnheer,

Wanneer u bij ons geweest bent, dan weet u dat alleen dagverse kwaliteit wordt opgediend en in de toekomst zullen we daar ook niet van afwijken. Wanneer u nog niet in de FISHBONE bent geweest, hier dan een beetje uitleg waarom FISHBONE een must is. Dank U voor het vertrouwen.



Dagverse kwaliteit... dat is onze specialiteit !!!

- Alle dagen open: non stop van 11.30 u. tot 23.30 u. en u mag natafelen zolang u wenst...
- Vrijetjidskleding toegelaten en zelfs de brave hond mag mee...
- Een democratisch etentje met een uitstekende huiswijn (485 Bef/fles) of een festijn met oesters, Canadese, Noorse of Bretoense kreeft met een uitgelezen wijntje... steeds dezelfde vriendelijke bediening...
- Een unieke panoramische lift brengt u naar de 1ste verdieping, volledige accommodatie voor mindervaliden
- Uitzicht op de oude vissershaven en jachthaven
- Parking voor de deur voor meer dan 500 wagens
- Heerlijke noordzeetong, pladijs, kabeljauw, zalm, paling, lotte en nog veel meer...
- Onze steak of entrecôte met vers in huis gebakken frietjes, of onze lamsnoot, alles dagvers en van de beste kwaliteit !!!
- Onze hoorn des overvloeds blijft de FISHBONE ROYALE.... een zeevruchtenschotel voor 2 personen met inbegrip van 1 fles champagne voor slechts 2.950 fr.



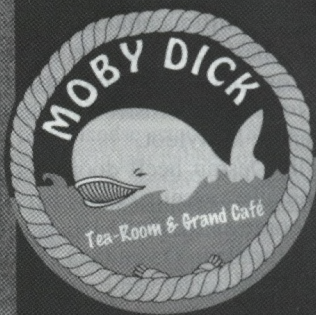
*probably the best
restaurant in the world!!!*

Alle dagen open ■ Non-stop keuken van 11.30 tot 23.30 u.

Vismijn 109-111 ■ Zeebrugge

Telefoon (050) 55 12 12 ■ fax (050) 55 12 13 ■ Ook afhaaldienst !!!

verdigraphics - knokke



MOBY DICK

**Mosselpaleis - Zonneterras
Specialiteit Tongetjes**

Non Stop van/de 11h30 tot/a 23h30

**Vismijn 50, 8380 Zeebrugge
Tel. (050) 55 12 10 - Fax (050) 55 12 13**



Reder Lucien Desmit investeert in vernieuwing

O.190 Renilde als nieuw

Machinefabriek Padmos, met vestigingen in Stellingen en Bruinisse, heeft een oude Nederlandse kotter omgebouwd tot een quasi nieuw kustvaartuig. Het volledig heraangetrokken vaartuig onderging einde maart alle technische beproevingen met succes. Enkele dagen later arriveerde het 'nieuwe' kustvaartuig in Oostende. Achter het vernieuwingsproject zit Lucien Desmit, een oude rat in de kustvisserij en zowat de peetvader van een stuk van de Oostendse garnaalvloot.

DE 65-JARIGE Oostendenaar stapte in de visserij aan de zijde van vader Albert die na de oorlog achtereenvolgens de houten schuiten O.206 *Renilde* en O.234



De aanwinst van de Lucien Desmit trekt ter visserij. (foto gw)

Renilde bezat. In 1966 werd het de O.21 *Renilde* die drie jaar later in handen van Lucien kwam. In 1973 nam de

Oostendenaar de O.190 in gebruik en tien jaar later verwierf hij ook het opleidingsvaartuig O.29 *Broodwinner* van Frans Deschepper. Stilaan kwamen ook zijn zonen in de visserij en breidde de familiale vloot zich de voorbije jaren uit met de O.152 *Aran*, O.191 *Natacha* en O.536 *Zeevalk*.

Vernieuwing

Bij Padmos legde hij vorig jaar de hand op de ex-OD.8 *Eben Haëzer*, een in 1970 gebouwde kustvisser van 22 meter. Het vaartuig voer acht jaar vanuit Duinkerke als *Valérie* van Jean-Marie Nowé en daarna tot 1992 onder de naam *La Braydunesnoise* van Pierre Gryson. Sindsdien lag het aan de kant. Met het oog op doorverkoop werkte het Padmos-personeel op de stille dagen aan de vernieuwing. Er kwam een nieuwe Mitsubishi-hoofdmotor (221 kW/300 pk) met Masson keerkoppeling in, twee hulpmotoren, een vangstverwerker en een zestrommelwinch van Padmos-fabriek. Zowel het visruim, het stuurhuis en de verblijfsaccommodatie zijn volledig aangepast. Dit maakt de verbouwde O.190, gevoerd door schipper Freddy Lachat, tot de modernste viskotter van de Oostendse kustvloot.

De familie Desmit heeft door de komst van het nieuwe vaartuig enkele herschikkingen doorgevoerd. De O.191 is aan de visserij onttrokken. De oude O.190 vaart nu als O.191 *Natacha* van Frank Desmit. De O.191 van Lorenzo Desmit is vernummerd tot O.152 *Aran*. Zoon Albert Desmit behoudt de O.536 *Zeevalk*. (gw)

N.V. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren
en verhuur viskisten

Vismijn 2 - 8400 Oostende

Tel: 059/32 34 91 - Fax 059/33 05 50



Gedelegeerd bestuurder:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan

Tel.: 059/ 23 68 46 -GSM 075 / 44 67 88 - GSM 075 / 55 22 58

Ploegbazen-sorteerders:

Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene.

Tel.: 059/ 32 49 00 — GSM 075/ 34 18 18

Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan

Tel.: 059/ 23 88 48 — GSM 075/ 83 19 75

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 u daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, aan de sassen van de vissershaven.

Tel.: 059/ 32 12 86.

Hartelijke gelukwensen aan Lucien Desmit met de inbedrijfname van de O 190 Renilde.

Wij wensen schipper en bemanning goede vangsten en behouden thuishomst.

Wij danken Lucien Desmit voor het vertrouwen in onze maatschappij.

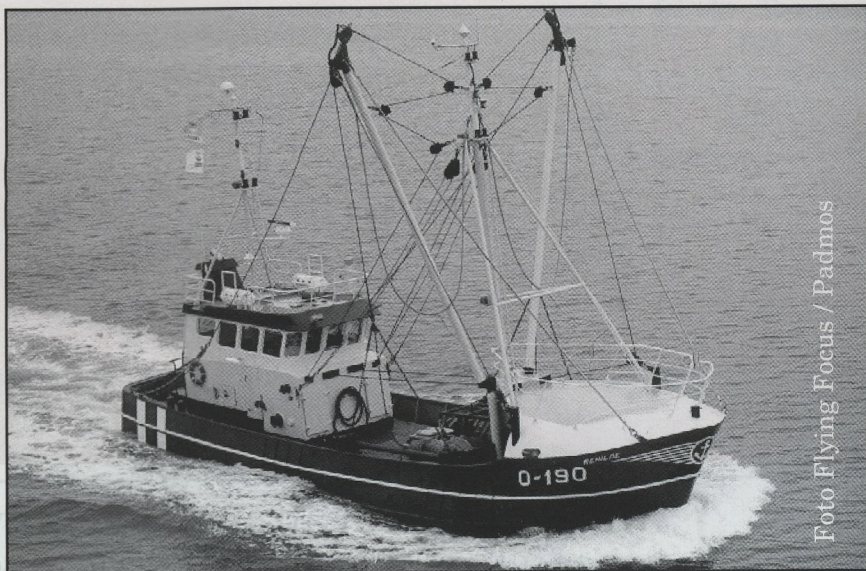


Foto Flying Focus / Padmos

lin cv HULP IN NOOD

ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN

H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE

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

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

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)

voor al uw andere verzekeringen

Hoogste brandstofprijs bereikt in maart?

Het ziet er naar uit dat de brandstofprijs voor de visserij zijn hoogste peil bereikt heeft. In maart '99 bedroeg de gemiddelde prijs op maandbasis 6,02 frank per liter. In maart dit jaar was die prijs opgelopen tot 10,84 frank. Een stijging met 80 procent.

Op jaarbasis lag de gemiddelde prijs voor '99 op 7,33 fr/l. Dat is één frank hoger dan het jaar voordien, maar lager dan in '97 (7,82 fr/l) en '96 (7,58 fr/l).

De prijsevolutie:

JAN 99	5,40 fr/l
MAA 99	6,02 fr/l
JUN 99	6,57 fr/l
SEP 99	8,50 fr/l
DEC 99	9,78 fr/l
JAN 00	10,06 fr/l
FEB 00	10,32 fr/l
MAA 00	10,84 fr/l

Minder vis naar buitenlandse afslagen

Vorig jaar kwam er 770 ton minder (-8, %) onder Belgische vlag gevangen vis op buitenlandse afslagen. Van de 8.262 ton belandde 7.710 ton in Nederland, op 93 procent van de totale buitenlandse aanvoer (89 % het jaar voordien). Vorig jaar hebben onze vaartuigen minder vis laten veilen in Denemarken en Ierland. De buitenlandse besomming is op één miljoen na gelijkgebleven.

Aanvoer	1999	2000
In Nederland	7.710 ton	8.031 ton
In andere havens	552 ton	1.001 ton
Totaal buitenland	8.262 ton	9.032 ton
Aanvoer in België	18.208 ton	18.144 ton
TOTAAL	26.470 ton	27.176 ton

Besomming	1999	1998
In Nederland	936 mlj.	902 mlj.
In andere havens	46 mlj.	81 mlj.
Totaal buitenland	982 mlj.	983 mlj.
In België	2.487 mlj.	2.500 mlj.
TOTAAL	3.469 mlj.	3.483 mlj.

ARN 20 op de loop voor visserijwachtschip

Donderdag 20 april wilde het als visserijwacht varende marineschip zeesleper A.966 Albatros de ARN 20 Geertruid Adriana controleren. De confrontatie speelde zich af buiten de twaalfmijlszone ter hoogte van Zeebrugge, boven de Thortonbank. De bemanning van het krachtige vissersvaartuig (45 m., 2820 kW/3.835 pk) had daar helemaal geen zin in en sloeg op de vlucht richting Nederland. Er werd proces verbaal opge maakt van de gebeurtenissen voor de Belgische autoriteiten die de zaak kunnen ahangig maken bij het Nederlandse gerecht. Op dit soort vluchtmisdrijf van vissersvaartuigen staan zeer zware boetes. De maximale straf is twintig miljoen frank.

Kustvissers in overtreding met netmaaswijdte

Op 6 en 8 april werden twee Belgische kustvaartuigen in de kustzone betrapt op het gebruik van onreglementaire netten bij het vissen op tong. Het gaat om in Oostende en in Nieuwpoort geregistreerde vaartuigen van minder dan 70 brutoton. Bij tongvisserij moeten de mazen 80 mm bedragen. In beide gevallen waren de netmazen kleiner. De controleurs aan boord van het visserijwachtschip Albatros stelden proces verbaal op en namen de netten in beslag. De overtreders hangt ook nog een aanzienlijke boete boven het hoofd.

Cmt Fourcault verkocht voor 2,7 miljoen frank

Het gewezen opleidingsschip van de Hogere Zeevaartschool, de Commandant Fourcault, heeft bij een opebare verkoop niet eens drie miljoen frank opgebracht. De NV Sitec uit Schilde zal het vaartuig weer zeewaardig maken en er duikopdrachten mee uitvoeren. De verkoop gebeurde door de Registratie en de Domeinen in opdracht van de federale overheid die nog steeds eigenaar was van de gewezen loodsboot. Het opleidingsschip werd acht jaar geleden uit de vaart genomen en lag sindsdien doelloos in de Oostendse achterhaven.

Twee snelle redeboten voor het Loodswezen

Op 1 mei werden twee nieuwe staatsredeboten operationeel in Oostende. De redeboot 9 Zeeparel en het zusterschip redeboot 10 Zeerob zijn er de voorbije weken uitgetest. De snelle redeboten kunnen twaalf loods aan boord nemen en halen een maximumsnelheid van 26 knopen. De nieuwkomers blijven voorlopig vanuit Oostende opereren. Na de zomer verhuizen ze wellicht naar het loodsstation Zeebrugge. Op termijn moeten ze de oudere loodsentenders vervangen. De loodsboten zijn besteld bij het bedrijf Herbosch-Kiere die de opdracht liet uitvoeren door MAG France in Les Sables d'Olonne

Het eerstvolgende HVB ligt in uw brievenbus op vrijdag 2 juni

Power to control your service

ABB Marine & Turbochargers

ABB
ASEA BROWN BOVERI

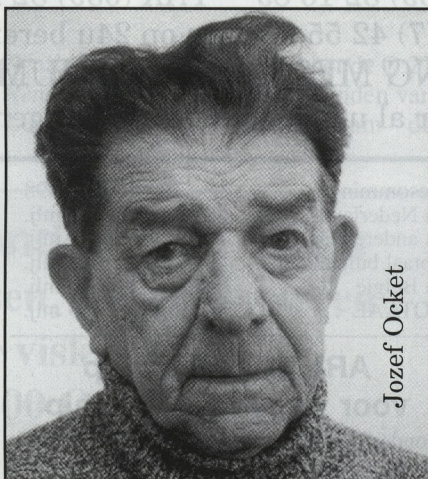
ABB Marine & Turbochargers, NL Tel: +31 10 4078 888, BE Tel: +32 3544 3233

Van schepen, van mensen en van de zee

Veertien is de Oostendenaar Jozef Ocket als hij de stedelijke visserijschool verlaat. Hij monstert aan op een drifter van de Oostendse rederij onder het gezag van zijn vader, de schipper. Inkomen 1 frank, kwestie van het zeeleven gewoon te worden. 0.212 'Violette' wordt zijn volgende schip en als jongen verdient hij 350 fr plus 0,25 % op de vangst. Een jaar later monstert hij aan als lichtmatroos. Jozef is goed zestien jaar als hij matroos wordt a/b van een seinevisser, thuishaven Antwerpen: rederij Flandria.

Maar een mens heeft ook een vaderlandse plicht te vervullen. In 1934 ontvangt hij een oproep voor het 'consul' in Brussel, met een ticket-to-ride. Het wordt een serieuze overstap van 't zeegat naar... 't paardenvolk in Brussel! Een jaar later zwaait onze man af om te lope aan te monstren aan boord van 0.343 'Jean Claude' van rederij Coppé — de kolenhandel die even later bankroet is. Dan naar 0.98 'Marie Louise' van de Pêcheries à Vapeur, met Alfons Broucke als schipper. Bestemming: IJsland. De trawler ligt aan de korre aan 't Engels hoofd' als het bericht binnenloopt dat de Duitsers op 't oorlogspad zijn. Meteen wordt het vissen stopgezet en op bevel van de Britse marine wordt de vissershaven Fleetwood aangelopen voor orders. Veertien dagen ligt het schip tegen de kaai als de treiler 0.299 met kapitein Berten Neuville binnenstoot met een lading vluchtelingen uit Oostende waaronder Jozefs vrouw en kinderen: Mei 26 -1940 schreef men. Op bevel van de admiraliteit moet 0.98 naar Dartmouth voor orders. Tenslotte krijgt het vaartuig toestemming om te vissen, maar na amper een zestal reizen wordt het opgeëist door de navy om deel te nemen aan de 'ballon barrage' op de Theems. De Belgische regering vraagt vrijwilligers voor de marine, in dezelfde graad van de

laatste aanmonstening. Per 21 oktober 1940 is Jozef dan ook matroos in de Royal Navy. Hij komt in Skegness in de befaamde *barakken* terecht waar de bemanningen worden samengesteld, uniformen uitgedeeld en graden toegekend. Er wordt nogal wat gemord maar wie zich verzet vliegt naar het gevreesde kamp van het eiland Man. Na zes weken opleiding is Jozef ingescheept aan boord van



Jozef Ocket

de Franse politieboot 'Quentin Roosevelt'. Onder bevel van een Brit vaart het schip naar de Faroer om er zes maanden lang patroeljes uit te voeren. Daar wordt hij 'Leading Seaman'. Hij wordt naar de basis in Dartmouth overgeplaatst en vervolgens naar Plymouth om in te schepen aan boord van het Belgische korvet 'Buttercup', bestemming Bermuda waar hij terecht komt op het korvet 'Godetia' die eveneens konvooien begeleidt over de Atlantiek die verzwelgt, onpersoonlijk, zonder moraal. Op een enkele

reis worden 263 drenkelingen opgepikt, the cruel sea!

Na twee jaar wordt de Britse gezagvoerder vervangen door de befaamde kapitein Larose. Jozef is teveel visserman om alle vrijheid prijs te geven. Hij moet de Godetia verlaten 'omdat zijn aandacht meer naar de lagere bemanning gaat dan naar de officieren'! Ondanks zijn *deep instinct to do the work with care*. Zo komt hij terecht in Greenock om er aan boord van een Britse destroyer te leren wat discipline is. Het schip vergezelt de landingsvloot tot Normandie en terug in Greenock krijgt hij de rang van 'Chief Petty officer'. Zijn laatste opdracht: een schip veilig van de Theems naar Antwerpen brengen. De oorlog is gedaan.

Nooit poogt Jozef enige adel te verlenen aan zijn heldhaftige omzwervingen en keert hals over kop terug naar zijn grote liefde: de visserij. Hij monstert aan op de 0.158 'Eduard Anseele' voor stuurman, met de wedde van 7500 fr + 2,5 %.

Drie jaar later gaat de beroemde *rode vloot* failliet en hij stapt over op 0.285 van Lambrecht. Hij gaat terug naar de visserijschool voor het schippersexamen en monstert aan als bevelhebber aan boord van 0.250: naar 't Gentekot, IJsland. Als een en ander verwatert in het Vlaamse zeevisserijberoep vertrekt Ocket naar Kongo waar hij als gezagvoerder aan boord van verschillende vaartuigen, waaronder 0.85 en 0.310, de befaamde Mbizi, negen jaar lang in dienst blijft van de rederij Pemarco. Het gezin woont in Matadi. Hij bevest de Afrikaanse westkust tot Namibie en de gronden van de zuidelijke Atlantiek: twee dagen traverse en reizen van 14 dagen.

Schipper Ocket geniet met Johanna zijn dame, sedert 1977 van zijn pensioen in Oostende. (Lin)

De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

Plaatsgebrek noopte ons ertoe de XXste aflevering van het HVB-feuilleton naar de volgende maand te verschuiven.