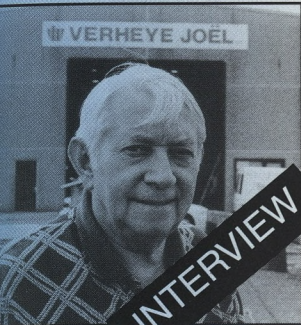
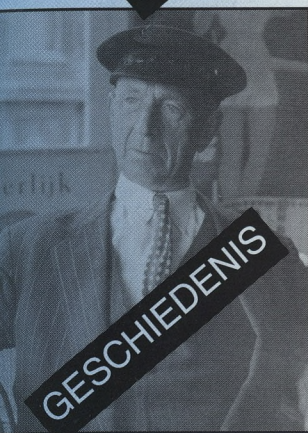


HET VISSERIJBLAD 66 VVB

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



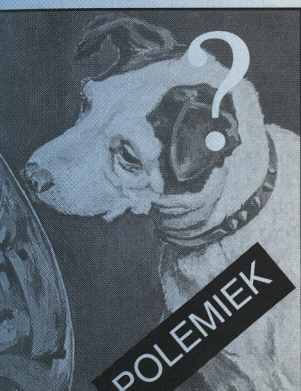
INTERVIEW



GESCHIEDENIS



's mans MENING



POLEMIEK





41 jaar geleden verveelden tien Belgische matrozen, waaronder vijf vrijgezellen, zich op 9 juni 1957 aan boord van de Britse vliegdekschip HMS Ocean dat zich nabij de Schotse kust bevond. Pierre Latinis, Jacques Lebon, Jacques Dziechciarek, François Rasir en René Automme vonden het toen leuk om een brief met hun adressen in een limonadeflesje te stoppen en - tegen de regels van de Navy in - overboord te gooien. In de brief werd aan de vinder gevraagd terug te schrijven. Het 19-jarige IJslandse meisje Sigurbára Runarsdóttir vond het flesje in april vorig jaar op een strand nabij Reykjavík. Ze kon uit de in het Frans geschreven tekst ontcijferen dat hij van Belgen afkomstig was en bezorgde de blaadjes aan het Belgische consulaat. De consul bezorgde de brief aan de Noorse ambassadeur die in maart te gast was op de mijnenjager Crocus in Oslo. Hij gaf de brief aan de gezagvoerder die op zijn beurt Pierre Latinis op de hoogte bracht van de vondst. Met medewerking van de IJslandse luchtvaartmaatschappij Icelandair kon de vindster naar Marinekazerne in Oostende overgebracht worden. De wens van de vijf twintigers die destijds gehoopt hadden dat de flespost door een mooi meisje zou gevonden worden is dus vervuld. Zij zijn inmiddels echter meer dan veertig jaar ouder, gehuwd en gepensioneerd. Het feestje werd gebouwd ter gelegenheid van de voorstelling van het vernieuwde marinetijdschrift 'Neptunus'. (gw)



Het Oostendse Vissersfeestcomité, gevormd door Ivan Fonteyne, Lucien Desomer en Eddy Serie, heeft van de 3de uitreiking van de Waakzame Hondenwachtprijzen opnieuw een gezellig samenzijn gemaakt. Deze keer kreeg het avondfeest zijn verloop in de feestzaal Walrave, op een steenworp van de opgravingen van het verdwenen vissersdorp Walraversijde. Op het initiatief waren opnieuw heel wat familieleden en sympathisanten van de visserij afgekomen. Oud-garnaalvisser Eddy Serie bestempelde het feest als een uiting van visserijcultuur. Het zij zo. De visserij is hoe dan ook de band die de aanwezigen bijeenbracht, maar ook de aantrekkelijk maaltijd en de laureaten die voor de meeste aanwezigen geen onbekenden waren. De eerste 'Waakzame

Hondenwachtprijs' ging naar de op zee vertoevende schipper Luc Savels van de Z.69 Atlantis (van Bart Schitz en Remi Carton) voor het aanvoeren van een 13 kg zware tarbot. Het dier bracht in de vismijn van Zeebrugge 13.390 frank op. De 'Waakzame Hondenprijs van Verdiensten' werd toegekend aan de gebroeders Marnix en Alain Verleene van de O.369 Attila. Hun verdienste is dat ze het aandurfden om zich een opmerkelijk vaartuig aan te schaffen waarmee zij de warrelnetvisserij voor onze kust beoefenen. Zij losten hun bemanningsprobleem op door Marnix' vrouw als matroos aan boord te nemen. Dan was er nog een derde beeldje, een wachtlopende visser voorstellend, voor de 'Toevallige Hondenwachtprijs' waarmee een van de aanwezigen beloond werd. (gw)

HVB

66

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 Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausning, Willem Lanszweert, Marc Loy, Flor Vandekerckhove (redactie), Annie Vanhee (tekeningen), Willy Versluys (directie), Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie).

Verantwoordelijke uitgever:

Danny Crabeels,

Slipwaykaai 1, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie naar
HVB,

Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene

Tel. en 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: vaartuigen van de rederij Motor Visserij (MV), de laatste Belgische visserijstoomtrawlers



Open brief aan een (zij het beperkt) aantal mensen die betrokken zijn bij het beleid en de besluitvorming voor de sector

BETRAPT! U DIE DIT LEEST kunt het niet logenstraffen. U behoort tot de lezers van dit blad. Indien u daarenboven bij de besluitvorming voor de sector betrokken bent, dan bent u een zeldzaamheid, een rariteit, een witte raaf als het ware.

Hoe wij dit alles weten? Wij weten dat doordat de sectortop, wellicht in een leeg moment, onderzocht heeft wie wèl en wie niet HVB leest. Uit dat onderzoek blijkt dan weer dat het aantal lezers in uw middens beperkt is. Of dat aan de oprukkende beeldcultuur ligt, zegt de onderzoeker niet. Evenmin meldt hij ons of het te maken heeft met het feit dat de Vlaamse visserij maar een schim meer is van wat ze ooit was. Of zou de meerderheid van de beleidsverantwoordelijken menen dat ze aan één opinie genoeg heeft; met name aan deze van de top van de sector? Zou het kunnen dat uw collega's een soort cijnstelsel aanhangen waarbij alleen maar naar de mening gepolst wordt van degenen die kapitaalkrachtig genoeg zijn om ernstig genomen te worden? Zou het kunnen dat zij heimelijk terugverlangen naar de goeie ouwe tijd dat 'de dingen' geregeld werden onder cijnskiezers: degenen die over voldoende geldelijke middelen beschikken? Het zou allemaal kunnen, maar daarover laat de enquêteur ons in het ongewisse.

Hoe dan ook, u zult verder in dit blad vernemen dat deze onderzoeker u voor de lectuur van HVB waarschuwt, want, schrik niet, HET KAN ZIJN DAT WIJ DEEL UITMAKEN VAN EEN COMLOT! Ik weet het, het lijkt vergezocht... of zoals hij het zelf zo treffend schrijft: *'Moelijk te geloven, maar toch.'*

Vooraleer ook u nu uiteraard op uw beurt dit blad haastig van u weg duwt — u weet maar nooit, wie u lezend betrapt! — eerst nog dit. U die HVB leest weet gewoon méér. Onlangs nog kon u bij ons vernemen hoe er een discussie ontstaan is rond het al dan niet vermeende vertrek naar het buitenland van een van 's lands grootste boomkorvaartuigen. Is het vaartuig aangekocht door een Nederlander die het op 1 januari in gebruik neemt? Wie alleen maar weet wat de sectortop daarover meedeelt, leeft in de zekerheid dat het gerucht pure stemmingmakerij is, verspreid door een totaal onbetrouwbare troebelwatervisser, in casu Geert Deman (niet toevallig de aartsvijand van voorzitter Schiltz van de Rederscentrale). HVB daarentegen heeft de twee klokken laten luiden. En wij houden u zeker verder op de hoogte, want het is in dit dossier zoals in alle andere: het is complexer dan de scheldwoorden die daarin geuit werden.

Het gaat niet altijd over details. Er is zoveel dat wij in de eerstvolgende maanden eens aan de wasdraad willen hangen: het sociaal statuut dat er maar niet komt, de beslissing om de 1200 pk-grens te doorbreken en de gevolgen die dit voor de kustvissersvloot heeft. En hoe zit het eigenlijk met de organisatie van vissersvrouwen die enige maanden geleden in een zee van publiciteit het levenslicht zag. Hoever staat het trouwens met de CAO-onderhandelingen waarover vakbondsman Michel Claes het, nu alweer zoveel maanden geleden, had?

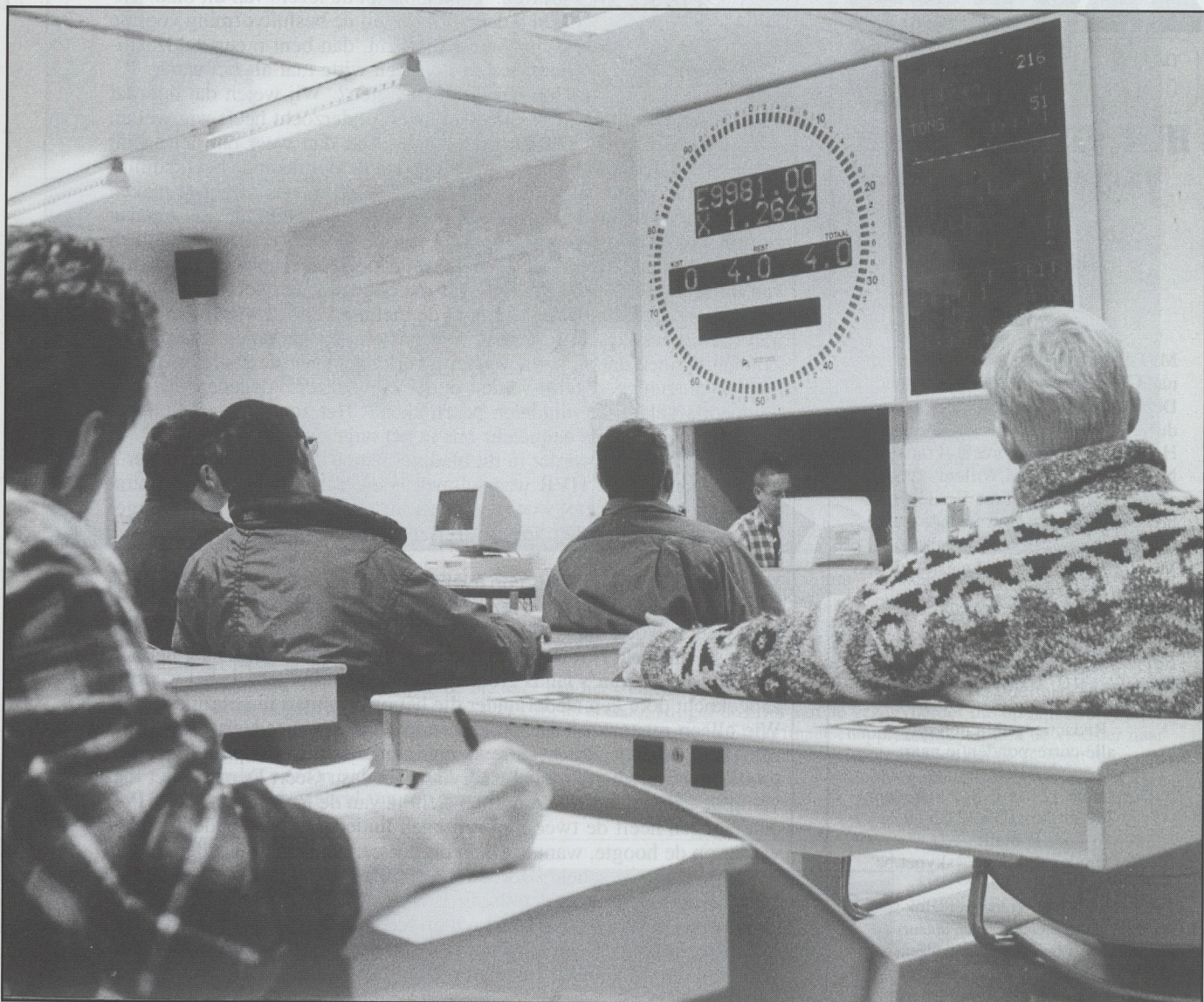
Wie alleen maar naar de sectortop luistert, hoort de jongste tijd nogal veel op- en aanmerkingen over het KB dat de zogenaamde quotahoppers verplicht een economische band met het thuisland (Vlaanderen) in stand te houden. Dat KB zou een slag in 't water zijn, een maatregel die veel te laat komt om nog vruchten af te werpen, een reglement dat niets oplevert, zelfs niet werkbaar is, tegen de geest van Europa ingaat, kortom dat best weer zou verdwijnen. Wie daarnaast ook HVB leest weet dat een en ander het gevolg kan zijn van de druk die de buitenlandse eigenaars op de RC leggen. Wij schreven daar een uitgebreid stuk over: 'Rederscentrale moest economische band met Vlaanderen aanvechten' (HVB V/1999) Wij geloven niet dat die druk intussen verminderd zou zijn, integendeel. Die buitenlandse reders leveren een aanzienlijk deel van de inkomsten van de RC: vele, zeer vele miljoenen! Zou het dus kunnen zijn dat de top van de RC momenteel alles in het werk stelt om die ledenquotahoppers tevreden (en dus in de RC) te houden? Ja, dat zou kunnen. Maar dat zullen de vele beleidsmensen die HVB niet lezen nooit vernemen. Daarom hebben sommigen ook liever dat u HVB niet leest. Daarom geven ze u de indruk dat u eigenlijk tot de laatsten behoort die dit wel nog doet. Daarom ook hebben wij dit HVB, in een balorig moment, eens naar alle beleidsverantwoordelijken gestuurd.

Veel leesgenot!

Flor Vandekerckhove

Oostende schakelt pas in 2000 over op veilklok

Nieuwpoort verkoopt elektronisch



De Nieuwpoortse veilzaal biedt plaats aan veertig kopers. (foto gw)

HALF OKTOBER WERD de elektronische klok opgestart in de Nieuwpoortse vismijn. Het aloude afroepen is ook daar verleden tijd. Enkel in Oostende blijft het afroepritueel nog bestaan. Eind januari moet het ook daar gedaan zijn.

De Zeebrugse Visveiling was de eerste Vlaamse visafslag die (elf jaar geleden al) een elektronisch veilsysteem invoerde. De rijdende Moby Clock, waarbij de kopers een afstandsbediening in de hand kregen, werd nog in de oude vis-

mijn geïntroduceerd in oktober 1988. De ZV had het systeem ontwikkeld in samenwerking met het toen nog jonge bedrijf Schelfhout Computer Systemen uit Stekene dat in 1983 als éénmanszaak van Luc Schelfhout van start ging. De ZV bracht enkele jaren later een verbeterde versie van de Moby Clock in bedrijf. Het systeem is intussen reeds verlaten. In samenwerking met de Universiteit van Gent liet de ZV nieuwe software ontwikkelen. De veiling schakelde vorig jaar over op het Pefa-netwerk, een gesloten systeem op het internet.

Oostende kondigde tien jaar geleden ook al de komst van elektro-

nisch veilen aan, maar werd uiteindelijk in tijd genomen door de kleinste Vlaamse visveiling. Het Nieuwpoortse stadsbestuur liet na de zomer enkele lokalen verbouwen tot een geschikte ruimte. Enkele maanden later was de inrichting al klaar.

De installatie van het elektronische veilsysteem kost Nieuwpoort zes miljoen frank. Tijd om het lokaal nog netjes te schilderen was er niet meer. Daarom werd de officiële start uitgesteld tot de nieuwe veilzaal tot in de puntjes in orde is. Dat kan dus nog even duren aangezien de schilderwerken nog niet aanbesteed zijn.

Half oktober schakelde de kleinste

Vlaamse vismijn resoluut over op de elektronische klok van Schelfhout. Onder begeleiding van computerspecialist Luc Thierens werden de kopers eerst vertrouwd gemaakt met het syteem. Na een paar oefensessies was het vanaf woensdag 13 oktober menens. Een beetje onwennig kropen de kopers achter hun tafel. Het elektronisch veilen kon starten. Tot verbazing en ook geruststelling van de vismijndirectie, reders en kopers liep het syteem de eerste keer gesmeerd. De volgende dagen ging het wel eens mis en, zoals voorzien in een noodscenario, werd de verkoop dan op de vloer gehouden. Vrijdag crashte het systeem door een fout in het netwerk. Dit euvel is intussen beholpen. Diensthoofd Marcel Madou hield er het hoofd koel bij. *"We waren op alles voorbereid. We hielden er dan ook terdege rekening mee dat het in de opstartperiode eens kon mislopen. Het is voor iedereen even wennen, maar het zal wel lukken"*, luidt het optimistisch. De volgende woensdag liep het verkeerd bij het ingeven van de gegevens. Deze keer ging de electronica vrijuit. *"Menselijke fouten komen nu eenmaal voor"*, geeft veilmeeester Ronny Beschuyt toe. *"Alle gegevens moeten immers manueel ingegeven worden. Dat dit een secuur werkje is hebben we nu ook geleerd. Op termijn mag dat geen problemen opleveren."* De eerste stap is hoe dan ook gezet. De volgende is de aansluiting van thuiskopers die vanop afstand kunnen handelen. Binnen afzienbare tijd volgt ook de koppeling aan de computers in Oostende (eveneens een Schelfhout-systeem) waardoor beide vismijnen vanaf

volgend jaar simultaan zullen veilen. Ook de samenwerking met buitenlandse visveilingen ligt dan in het bereik.

Oostende 2000

De Oostendse visafslag is de enige vismijn die vandaag nog traditioneel met een 'roeper' werkt. De overschakeling is wel al vele jaren geleden aangekondigd. Meer dan tien jaar geleden was een nieuw verkoopsysteem al aan de orde. Tijdens de bespreking van de erfpachtovereenkomst van de pakhuizen voor een termijn van 45 jaar (gemeenteraad van mei 1988) verdedigde het toenmalige schepencollege een voorstel waarbij de visverkoop door middel van een computergestuurde kloksysteem zou gebeuren. Het leek al vast te staan dat *"de verkoopklok wordt opgehangen aan de wand tussen de sorteer- en verkoopshalle"*. Zo stond het althans in toelichting van toenmalig havenschepen Makelberge. Zes jaar later besliste burgemeester Goekint om het project met de elektronische klok af te voeren omdat het in Zeebrugge veel moeilijkheden veroorzaakte. In overleg met de OVA werd het dossier achteraf herbekeken. Nogmaals bijna zes jaar later ziet het er naar uit dat de realisatie niet meer veraf is. In het eerste jaar van het volgende millennium zal ook Oostende elektronisch veilen. In de Eurohal, ons aller Sprotkot, is de verbouwing volop bezig. Ook hier komen Schelfhout-computers. Als de aannemers en de installateurs niet met de planning overhoop geraken moet het opstarten eind januari volgend jaar mogelijk zijn. (gw)

BOOMKORVISSERIJ

Vistuig minder schadelijk

Uit proeven van o.m. het Departement Zeevisserij van het centrum voor Landbouwkundig Onderzoek is gebleken dat het vistuig van de Vlaamse boomkorvaartuigen merkelijk minder schade aan de zeebodem aanbrengt dan vermoed. De druk die een vissende boomkor van vier meter op de zeebodem uitoefent is, volgens onderzoeker Rudolf Fonteyne gelijk aan deze van een persoon van 80 kilo die op het strand loopt.

Eerst werd door sommigen gevreesd dat de boomkor meer dan 20 cm uit de zeebodem zou uitgraven. Dat blijkt in de praktijk maximaal zeven centimeter te bedragen. Vreemd is verder dat grotere boomkorvaartuigen minder diepe voren trekken (tussen 1 en 5 centimeter) dan eurokotters (tussen 1 en 7 centimeter). Een en ander heeft te maken met het vermogen van de motoren. Grotere vaartuigen ontwikkelen meer kracht en slepen het tuig vlugger over de bodem waardoor het minder diepe sporen nalaat. Ook is inmiddels duidelijk aangetoond dat van het effect van de verstoring enkele uren later al niets meer te zien is.

NIEUWPOORT

Haalt vismijn 100 miljoen ?

Na 9 maanden heeft de Nieuwpoortse vismijn een omzet gehaald van 73 miljoen frank. Op hetzelfde tijdstip vorig jaar was stond de totale besomming op 91 miljoen. De Nieuwpoortse vloot is dit jaar opnieuw een beetje geslonken. Er zijn maar elf vaartuigen meer die in Nieuwpoort verkopen. De beste verkoopdagen zijn maan- en woensdag. Op vrijdag blijft de aanvoer doorgaans beperkt tot enkele garnaalvissers. De jaarbesomming zal dit jaar wellicht onder de honderd miljoen liggen. Vorig jaar werd afgesloten op 112 miljoen frank, wat al een vermindering van 11 miljoen was tegenover 1997. In de topjaren 1987 en 88 bedroeg de besomming meer dan 170 miljoen frank. (gw)



CRETEL N.V.

Gentsesteenweg 77a, 9900 Eeklo

Tel 09 / 376 95 95 - Fax 09 / 376 95 96

E-mail: cretel@unicall.be

MACHINEBOUW & INOXVERWERKING

- * VISONTHUIDMACHINES VOOR ALLE TOEPASSINGEN
- * VACUUMVERPAKKINGSMACHINES
- * POTTEN- & KRATTENWASMACHINES
- * INOX MAATWERK

Eén partner voor
kwaliteit en service

Geef hier die was, zodat we hem buiten hangen!

ONDER DE TITEL 'Straks komt er in Vlaanderen een meerjarenplan voor de visserij' (1) gewaagt het Informatieblad van de Rederscentrale in haar meest recente nummer voor het eerst over een 'masterplan' voor de vissector. Het is niet dat het uitwerken van dergelijk plan op het ogenblik enige nieuwswaarde zou hebben. De beslissing daarover viel al eind 1998. Bart Schiltz, auteur van het artikel in dat informatieblad, was daar van in den beginne bij betrokken. Waarom deelt hij dat dan nu pas, bijna een jaar later, aan zijn lezers mee? Dat heeft alles te maken met een dossier over de hele kwestie dat in HVB (2) verschenen is.

Belangrijker dan de informatie over het 'masterplan' is voor Schiltz een rechtzetting van 'dingen' (sic) die wij in dat dossier meegedeeld hebben. Daar hebben wij uiteraard geen probleem mee. Wij weten bijlange niet alles en ja, wij maken ook fouten. We zijn er overigens als de kippen bij als we iets kunnen leren. Dus hebben we de rechtzetting van Schiltz, toch de meest invloedrijke man uit de sector, bijzonder aandachtig gelezen.

De 'rechtzetting' van Schiltz

RC-voorzitter Schiltz heeft blijkbaar problemen met twee elementen uit heel ons vijf bladzijden lange dossier. Eerst en vooral is er de kwestie Freddy Pollet waarover hij de puntjes op de i wil zetten: 'De keuze om de oud-directeur van de ZV aan te trekken als uitvoerder van dit project werd echter door een aantal mensen niet in dank aanvaard', zo zegt Schiltz het enigszins verbloemend, want we komen niet te weten over welke (noch over hoeveel) mensen dat dan wel gaat. Tot hiertoe is nog niets rechtgezet, want wat Schiltz zegt, schreven wij al eerder; alleen noemden wij die mensen wel met naam en toenaam. Dan gaat Schiltz over naar wat hem echt dwars zit. 'Volgens het Visserijblad (HVB) zou de voorzitter van de Rederscentrale zelfs om die reden ontslag hebben genomen als bestuurder van de VZW "Vlaams Visserijcentrum". Bovendien schrijft HVB dat de voorzitter van de Rederscentrale op een merkwaardige manier partij kiest voor de ZV. Naar verluidt wordt HVB nog altijd door een (zij het beperkt)

aantal mensen gelezen die betrokken zijn bij het beleid en de besluitvorming voor de sector. Omwille van dit gegeven is rechtzetting noodzakelijk.'

In de volgende alinea zet Schiltz voor dat beperkte aantal mensen de zaken recht...of wil hij toch de indruk geven: 'Het ontslag uit de VZW kwam er namelijk om een geheel andere reden.' Ha, interessant! Het ziet er naar uit dat wij iets zullen vernemen: *dè* reden! Dat blijkt echter uw zaak niet te zijn, want over die reden wordt vervolgens niets rechtgezet. Immers: 'Deze werd voorgesteld aan de raad van bestuur van de Rederscentrale. De raad van bestuur bekrachtigde het ontslag en zal tot nader order niemand meer mandateren naar de VZW.' Ongetwijfeld is er iets ernstigs gebeurd, zo ernstig zelfs dat u het niet mag weten.

Dat hij, zoals wij schreven, Freddy Pollet niet de geschikte man vindt om het masterplan te ontwerpen bevestigt Schiltz vervolgens: 'Er werd door de Rederscentrale wel aangedrongen op voorzichtigheid bij de keuze van de "uitvoer-

der". Het contract (met Pollet, N.v.d.R.) werd getekend in afwezigheid van de bestuurders die voorbehoud maakten. Dit gebeurde op een voor dezen onmogelijk uur. Slechts de helft van de bestuurders was vertegenwoordigd.' Suggesteert Schiltz dat er naast de ZV (en hijzelf) nog andere bestuurders (de helft?) tegen aanduiding van Pollet waren? Als dat zo is, hetgeen wij betwijfelen, dan weet hij iets dat wij niet weten (en dat hij ons helaas evenmin meedeelt). Hoe dan ook: 'De aanwezige bestuurders kenden het probleem en moeten dus zelf hun verantwoordelijkheid opnemen.' Hetgeen wij ook zouden denken.

Wij nemen dus akte van het weinige dat Schiltz *meent* recht te zetten. 's Mans rechtzetting zou hier ook opgehouden kunnen zijn, ware het niet dat het, dixit Schiltz, beperkte aantal beleidsmensen dat HVB nog lezen vervolgens de wenkbrauwen opgetrokken zouden hebben. Waarover maakt de man zich eigenlijk druk? Zo zouden ook zij het zich afgevraagd hebben.

Verdachtmakingen

Dus moest Schiltz zijn stuk afsluiten met een potje stemmingmakerij. Het beperkt aantal beleidsverantwoordelijken dat HVB wél nog leest moet vooral begrijpen dat het glas water waarin Schiltz roert in feite een voor hen onzichtbare storm herbergt, waarin duistere krachten aan het werk zijn die ze per se moeten mijden. Lees met me mee en schrik niet: 'Merkwaardig is wel dat de voorzitter van de Rederscentrale de reden van zijn ontslag besprak met de verantwoordelijke uitgever van HVB. Deze laatste weet zeer goed wat de juiste toedracht is! De schrijver van het HVB-artikel weet dat bijgevolg waarschijnlijk ook. Waarom die dingen dan worden gepubliceerd laat zich raden. Hangt er nog niet genoeg vuile was buiten? Of zou er toch een geheim agenda bestaan om havens en de visserijgemeenschap tegen elkaar op te zetten? Moeilijk te geloven, maar toch.' Lezen wij dat goed? Een geheime agenda? Schiltz volgt hier voor de zoveelste keer in het voetspoor van de ZV. Ook de directie van 's lands grootste visveiling vermoedt immers al zoets. Daar heet het: 'Wij durven niet onderzoeken dat er een geheime agenda bestaat met als doel de Zeebrugse visserij, de vissersshaven en de visverwerking in hun opgang te kortwieken.' (3)

Complottheorie

Zowel Schiltz als de ZV hebben het over soortgelijke geheime agenda's. Da's toch weer eens een vreemd toeval. In het dossier waarover het hier gaat, melden we dat de ZV in verre nevelen een soort monsterverbond ontwaart van staat, be-

quintiens

n.v.

Electrical Intervention Team

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT

installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en elektronische
schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren

His master's voice! Is dit de visie van Bart Schiltz op de pers? Moet het trouwe (pers)hondje de teksten, ideeën en visie van de meester na-blaffen?



drijfsleven, politici, vakbonden en individuen tegen haar ondernemingen. Schiltz voegt hier HVB aan toe. Ja, waarom eigenlijk niet? Moet kunnen! Sommige sectorverantwoordelijken zijn blijkbaar maar een stap meer verwijderd van een heuse samenzweringstheorie, een complot waarempel! Dat is niet zo belachelijk als het op het eerste gezicht lijkt. Het ontwaren van complotten is een bekend fenomeen in langdurige onzekere tijden. Voor sommigen is zo'n samenzwering uiteindelijk de enige 'logische' verklaring voor het feit dat de zaken, ondanks al hun jarenlange inspanningen, toch niet draaien zoals zij dat willen. Het is hier de plaats niet om op dit psychologische verschijnsel in te gaan, maar er zijn wel boeken over geschreven waarin we kunnen lezen dat hoe langer de onzekerheid duurt, hoe meer mensen denken dat de wereld geregeerd wordt door een groot (soms zelfs buitenaards) complot.

Maar laat ons vlug naar de kaaien terugkeren. Dat Schiltz, zoals hij schrijft, over zijn ontslag in het Vlaams Visserijcomité sprak met de verantwoordelijke uitgever van HVB (dat is met name meester Danny Crabeels) lijkt ons zeer onwaarschijnlijk. Misschien heeft hij het daarover gehad met reder Willy Versluys, directeur van ons maandblad. Maar de voorzitter van de Rederscentrale zal ten lange laatste toch eindelijk moeten leren begrijpen dat Versluys z'n gesprekken op vergaderingen en in de wandelgangen NIET aan ondergetekende doorspeelt. Ik denk trouwens niet dat Schiltz dat graag zou hebben, want dan zou er, zo kan ik elkeen garanderen, in HVB méér uit de biecht geklapt worden dan nu het geval is. Het devies van elke goeie journalist is immers: *geef hier die*

was, zodat ik hem kan buiten hangen! Versluys klapt niet uit de vergaderbiecht en ik biecht hem niet op wat er in het volgende HVB komt. Dat Versluys en ik ons al meer dan tien jaar aan dit protocol van wederzijdse onafhankelijkheid houden weet Schiltz al te goed. Niet alleen heb ik hem dat persoonlijk al uitgelegd; hij heeft het (zoals alle lezers van HVB) ook al meermaals kunnen lezen: omdat ik mijn pappenheimers ken heb ik immers het mechanisme van een onafhankelijke pers al veel in 't lang en in 't breed uitgelegd.⁽⁴⁾ Is dit voor wat Schiltz betreft aan dovemansoren gericht? Dat is voor ons maar moeilijk te begrijpen, want de voorzitter is een belezen man, die heel goed weet dat elke pers die zichzelf respecteert nauwlettend toekijkt op een duidelijke scheiding tussen redactie en directie. Dat is in HVB niet anders. Dat hij dat allemaal weet, kwam hem nu echter eventjes niet van pas. Want hij moest nu eerst en vooral een beetje stemming maken.

Wat niet rechtgezet werd

Dat Schiltz uit het Vlaams Visserijcomité ontslag genomen heeft, wordt nu door hemzelf bevestigd. Dat hij dit niet omwille van het dossier Pollet gedaan heeft, moeten (en willen) we wel op z'n woord geloven. En weet je wat? *Dat hij omwille van Pollet ontslag genomen heeft, hebben we ook nooit expliciet gezegd!* Wat we wèl zegden is het volgende. (a) Schiltz was het volmondig met de ZV eens dat Pollet niet de geschikte man is om het masterplan op te stellen, (b) Schiltz nam ontslag uit het comité (c) Vervolgens vroegen wij ons af of dit een merkwaardige daad van trouw aan de ZV was. En ten slotte (d) haalden wij drie kapitale gebeurtenissen aan uit de carrière van Schiltz waaruit blijkt dat de

RC-voorzitter zich inderdaad op een merkwaardige manier voor de ZV inzet. *Wij nemen er notitie van dat de RC-voorzitter bijgevolg NIETS van wat wij schreven weerlegt.* Waardoor wij ook nu nog steeds kunnen spreken over *'een merkwaardige inzet van Schiltz voor de ZV'*. We willen daar zelfs nog een en ander aan toevoegen. Daar waar we het aantal voorbeelden van een *'merkwaardige inzet aan de ZV'* nog kunnen aanvullen (en deze die we al vermeldde in HVB uitgebreid willen documenteren als de man daarom vraagt), kennen we géén gelijkaardige gebeurtenissen uit het publieke leven van Schiltz waaruit een soortgelijke merkwaardige inzet voor bijvoorbeeld de vismijn van Nieuwpoort zou blijken.

Mocht er evenwel een RC-congres aan onze aandacht ontsnapt zijn waarop de directeur van de Nieuwpoortse vismijn voor een volle zaal van enige honderden betrokkenen volop reclame mocht maken voor zijn computersysteem, dan willen we dat graag vernemen. Of mocht Schiltz ergens spontaan ontslag genomen hebben uit protest omdat de ZV (in een brief bijvoorbeeld) de integriteit van de voorzitter van de Oostendse Onderlinge Visafslag in vraag stelt, dan mag hij dit ook aan ons laten weten.

Want, ja, wij maken ook fouten en neen, we willen niet de indruk wekken dat wij de waarheid in pacht hebben. Wij niet!

Flor Vandekerckhove

(1) Bart Schiltz, 'Straks komt er in Vlaanderen een meerjarenplan voor de visserij' in Informatieblad van de Rederscentrale, oktober 1999.

(2) Flor vandekerckhove: 'Z.V. wraakt Freddy Pollet als plannenmaker', in HVB X 1999.

(3) Aangetekende brief dd. 22 juni 1999, van de ZV aan het Vlaams Visserijinformatiecentrum.

(4) Recent zelfs nog in een kaderstuk van hetzelfde dossier waaruit Schiltz zegt een en ander te willen rechtzetten. HVB X 1999, p. 7.

'Journalisten weten weinig over veel en moeten zich verstandiger voordoen dan ze meestal zijn.'

Frans Crols in Trends
23.09.99

'Vandenbroucke wijst erop dat de armoede onder de bevolking op actieve leeftijd in de Verenigde Staten bijna tweemaal zo hoog is als in Duitsland en Frankrijk en bijna viermaal zo hoog als in België. Toch heeft een veel groter deel van de actieve bevolking in de VS minstens één baan.'

FET, 29.09.99

'Met het onderzoek op die sleepnetten (van de boomkorvisserij N.v.d.R.) is men in de jaren '90 gestart. Ons instituut heeft daar een echte voortrekkersrol in gespeeld, in samenwerking met andere visserijinstituten en universiteiten. Het negatieve effect werd echter fel overroepen. We hebben vaartuigen gecharterd om het effect van de sleepnetten in de praktijk na te gaan. Bleek dat de netten nooit dieper dan 8 cm in de zeebodem woelden. Soms ook maar 1 centimeter. Men kan het vergelijken met een mannetje van 80 kilo dat op het strand loopt. De hele heisa was dus fel overdreven.'

Rudolf Fonteyne in De Zeewacht.

'De landbouw staat voor vier procent van de Europese toegevoegde waarde, vijf procent van de werkgelegenheid en 50 procent van de begroting, klaagt Europa. Dat klopt alleen maar omdat alle landbouwuitgaven naar Europa zijn overgeheveld — het Belgische ministerie van Landbouw geeft nauwelijks geld uit.'

Devisch (Boerenbond) in Knack.

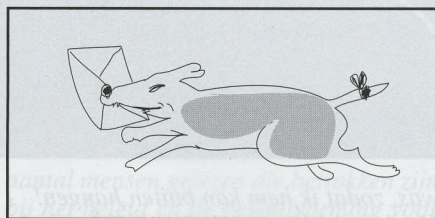
'Ook de druk vanuit Brussel om onze vloot in te krimpen (...) vertroebelt het perspectief van onze sector. (...) Gezamenlijk met het Ministerie van LNV en de Brusselse autoriteiten zullen wij eruit moeten komen. Lukt dat niet, dan moeten wij uitgaan van een zaak voor het Europese Hof van justitie. Mocht het onverhoopt zover komen, dan zijn er voldoende argumenten om de uitslag daarvan met vertrouwen tegemoet te zien.'

D.J. Langstraat tijdens de dag van de Nederlandse visserij



Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden naar de redactie gestuurd: HVB, Dorpstraat 121 te 8450 Bredene. Publicatie houdt niet in dat het blad de mening van de brieven-schrijver deelt. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren en in te korten. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd.



Kustvissersprotest

Die donderdagmorgen hadden we ons vaarttuig(je) 0.101 'Benny' wegens slecht weer afgemeerd in het Visserijdok van Oostende, kant Hendrik Baelskaai. Het is algemeen bekend dat onze scheepjes bij slecht weer (vanaf windkracht 5 en westenwind) niet meer kunnen afmeren op de gewone ligplaats in het tijdok. Op vrijdagavond krijg ik echter een telefoontje van de sluismeester die me zegt dat we ons vaarttuig naar de Haringhalle moeten verhalen. Maar omdat we op die plaats al driemaal slachtoffer geweest zijn van inbraak, besluit ik het vaarttuig te verleggen naar de plaats waar de oude ijsfabriek was. Op zaterdagmorgen om negen uur

hetzelfde senario: 'wilt u alstublieft uw vaarttuig verleggen'. Gevillig als we zijn doen we dat vervolgens maar weer. Wat blijkt telkens het probleem te zijn? De grotere vaartuigen moeten plaats hebben om herstellingen uit te voeren, plaats die door ons kleine scheepje ingenomen wordt. Nu vraag ik me af: is ons dokgeld (850,-) niet zo goed als dat van de grotere vaartuigen? En als men ons verplicht te gaan schuilen bij de haringhalle, wil de stad Oostende (die toch zo graag de woorden *Oostende Eurohaven* in de mond neemt) daar dan eens voor voor een beetje verlichting zorgen, zodat diefstal en inbraak er tot de verleden tijd zullen behoeren.

G. Viaene, Oostende

Urk laat HVB niet los

Met genoeg namen wij kennis van het lezenswaardige artikel over de Urker Scheepsbouw (HVB X, 1999). Evenwel een kleine correctie of aanvulling. Onze oude scheepshelling vlakbij de oude dorpskern bestaat nog steeds, en is nog volop actief. Op de vijf zgn. langshellingen worden meestal kleine viskotters, sleepboten en recreatievaartuigen drooggezet en gerepareerd.

Ook is op deze lokatie de vistuigenafdeling gevestigd met een grote voorraad stalen buizen en

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

slijtstukken. Hier worden de nieuwe boomkorren gemaakt voor de Wadden-en Noordzeevloot, tevens worden er reparaties verricht aan korstokken (buizen), sloffen (schoenen), blokken en schijven. Voorman op de 'oude' werf is de ook in België bekende Jelle Bakker.

Wij hopen dat u deze aanvulling alsnog in HVB wilt publiceren om e.e.a. weer 'recht' te zetten.

A.Metz, Urk

Amandine

Nogmaals de 'Amandine'. De plaats die voorzien is om de geres-taureerde ijslandtrawler te plaat-sen is totaal ongeschikt! Tijdens de jongste Monumentendag heb ik een heel tijdje doorgebracht op, in en nabij de *Amandine*. De deskun-dige uitleg van de heer William Delanoye werkte als stroop, je bleef aan zijn zijde 'kleven'! Zoals de vissen vroeger van kiel tot dek gestouwd lagen, zo zat dit schip nu vol met belangstellenden! Ook de tentoonstelling in het gebouw van de Maritieme Site Oostende kreeg een overweldigende belang-stelling! Hier kan men de IJsland-vaart en de visserij in theorie bele-ven: een must bij de praktijk op de 0.129.

De plaats op de Visserskaai (waar de treiler uiteindelijk terecht moet komen, is veel te krap, opmerking die ik veelvuldig te horen kreeg op deze Monumentendag! En dit is waar! Het Ernest Feysplein zou dan beter geschikt zijn! Vele tienduizen-den bezoekers per jaar, in het hoogsei-zen misschien wel tweeduizend per dag! Hoe moet men deze bezoekers veilig rond dit schip leiden? Men zal de 'huid' willen aanraken, foto's maken, hoe gaat dit op de Kaai? Men zal in de sluis vallen, en langs de andere kant van de sokken wor-den gereden of erger! Het zal een gevaarlijk gedrang worden. En

waar komt het onthaalcentrum? Of heeft men hier niet aan gedacht? Wordt het net als bij de Mercator, bootje kijken en dan wegwezen? Ook de wandeling langs de Mercatordokken-Vissers-kaai zal hinderlijk onderbroken worden. Sinds de Oostendenaar mag meedenken van de burge-meester wil ik enkele suggesties doen: (1) naast het bestuursge-bouw van de Visveiling; (2) op het Sprotplein waarbij het sprotge-bouw als onthaalcentrum inge-richt wordt; (3) de site Vlotdok. Zonder de inspanningen van enke-len was dit schip gewoon gesloopt. En nu wil men vanuit het stad-huis de baas spelen voor wat het vastleggen wat de ligplaats van het schip betreft?! Verder hoop ik dat de heer William Delanoye een pracht baan wordt aangeboden. Hij doet dit werk fantastisch.

H. de Bruin R'dam

Strandvissers

Omdat ik veel belang hecht aan de natuur en omdat ik van veel mooie natuurmomenten wil genieten, trok ik die dag mijn looppantoffels aan, en zette het op een loopje naar het strand met zijn wijde horizon.

Daar wilde ik genieten van het ochtendgloren. Het heeft me geen windeieren gelegd, want onver-hoopt kon ik daardoor getuige zijn

van de drukte van de strandvis-sers die s'morgens hun vangst komen halen uit de netten die ze daar de avond voordien geplaatst hebben. Het zijn meestal gewezen vissers, gepensioneerden die over eigen materiaal beschikken, want het was me meteen wel duidelijk dat de strandvisserij niet voor elk- een weggelegd is. René, één van hen, heeft mij bereidwillig uitleg verschaft. De man is in lek geval met hart en ziel verknocht aan zijn hobby.

Ik die daar die dag op pantoffels kwam, zal voortaan laarzen aan-trekken, want ik stond daar ook al met mijn voeten in het water, en genoot ten volle van het gebeuren. Heerlijk ontspannend is het daar aan de golfbrekers, vlak naast het watergeruis.

L. Loncke, Bredene



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

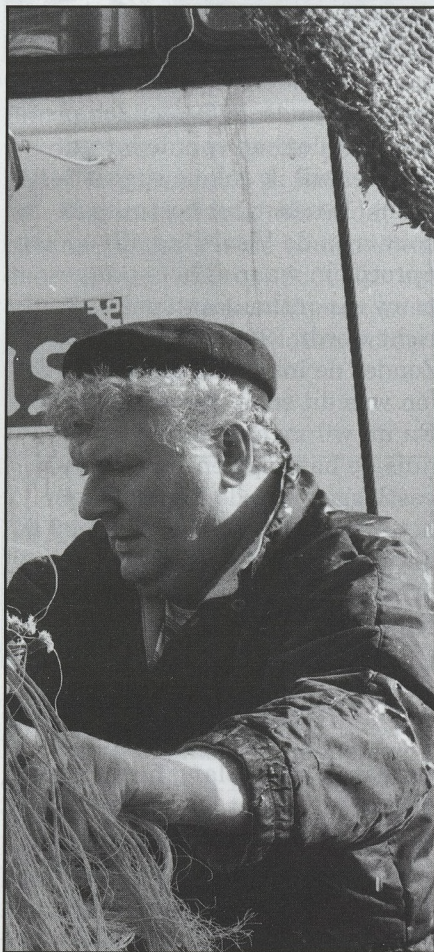
Schipper Fernand Verleene:

Als we de markt niet meester worden, gaat alles kapot

DE VLAAMSE VISSERSBOND, dat bas-tion van de Vlaamse kustvissers, mag dan wel haar beste dagen achter zich gelaten hebben, dat betekent niet dat de 'bootjessjowers' niet meer van zich laten horen. In de brievenrubriek van dit HVB vindt de lezer al een schrijven van een verbolgen kustvisser. Met een andere hebben we dan weer afgesproken samen een lange winteravond door te brengen, want over hetgeen hij meemaakt zou ik, zo zegt hij toch, 'een boek kunnen schrijven'. En dan is er ook Fernand Verleene, schipper-eigenaar van de O 533 *Virtus*. Ook hij heeft een en ander dat dringend eens moest gezegd worden.

OP HET AFGESPROKEN UUR begeeft uw reporter zich dan ook naar het huis van de kustvisser. Niemand thuis. Geen probleem is dat. Ik doe nog een aantal boodschappen, leg een familiebezoek af, was mijn auto, hang de was uit en probeer het nog eens. Niemand thuis. Dat begint een beetje vervelend te worden, want ik heb die dag nog een andere afspraak die ik niet wil missen. Ik besluit toch nog te wachten: ik selecteer intussen de foto's voor een ander artikel, repareer mijn autoradio, eet alvast een en ander en waag mijn kans opnieuw. Dit keer heb ik meer geluk. Kustvissers-vrouw Christiane opent de deur en ergert zich aan d'r echtgenoot die de afspraak blijkbaar vergeten is. Ik krijg 's mans GSM-nummer. 'Ben ik dat vergeten?', Zo vraagt Fernand Verleene zich dat enigszins overbodig af. 'Geen probleem', zegt hij, 'ik ben daar over vijf minuten'. Tien minuten later rinkelt de telefoon ten huize Verleene. 'Hij zegt dat hij d'r binnen vijf minuutjes zal zijn', zo informeert Christiane me. Vijf minuten later: de telefoon. Hij is op weg! Nog tien minuten later: de bootjessjower in levenden lijve. Die prompt een steun-abonnement op HVB neemt, waardoor alles weer goed wordt.

Fernand Verleene: 'Ik zal dat hier eens rap uitleggen. Het was zondag 3 oktober. Zwaar weer. Het soort weer waarop een bootjessjower al eens beslist om het erbij te laten. Maar ik niet. Ze mogen mij zot verklaren, maar ik wijk niet gauw voor een beetje wind. Ik weet wel dat sommigen daarover opmerkin-



gen maken, dat ze daarover "achter mijn gat klappen", maar ik ben er de mens niet naar om naar die "klaps" te luisteren. Goed, om een lang verhaal kort te maken: ik ga in zee. Meer zelfs, ik zie het goed zitten, want: weinig vaartuigen in zee, betekent weinig aanvoer in de vismijn en dus goeie prijzen op de markt. Enfin, dat is toch wat je zou denken.' Fernand begint zich danig op te winden. Het is duidelijk dat het met die marktprijzen tegengevallen is. 'Je werkt een hele nacht, je haalt een mooie vangst binnen. Je zet je deel aan de trap af en de rest vaar je tot in de Oostendse vismijn. Zet maar in je artikel dat ik daar mijn garnaal en mijn vis zelf gewogen heb. En dan begint het spel. Eerst wordt de vis van de grote vaartuigen verkocht en de garnaal. En nu moet je eens goed luisteren. Weet je om welk uur dat mijn vis verkocht werd?' Hij kijkt me recht in de ogen. 'Om elf uur en een kwart. De kopers zijn dan natuurlijk al weg. Weet je hoeveel ik voor mijn wijting gekregen heb? 28 frank per kilo! Is dat niet schandalig weinig voor een nacht werken?'

Dat is het zeker. En hoe komt dat? 'Weet je hoeveel de schepen die uit het

kanaal terugkwamen voor hun grote wijting kregen? Tussen de 90 en de 110 frank per kilo. Het is niet dat ik iets tegen de grote vaartuigen heb (Hij zegt het wel tien keer, neem dus van mij aan dat Fernand Verleene wel degelijk niets tegen het grote vlootsegment heeft) maar het marktsysteem zou toch moeten veranderd worden. Waarom verkopen ze onze vis niet samen met de garnaal. Dat zijn maar kleine hoeveelheden die we daar afzetten. Dat gaat niet over honderd kilo hoor: Denken ze nu echt dat de kopers daar zullen wachten tot die enkele bennen vis verkocht worden? Ze kunnen toch weten dat die vis geen geld meer zal gaan. Degenen die de markt in Oostende organiseren moeten daar maar eens over nadenken. En weet je waar ze ook eens over moeten nadenken? Over de vraag of ze wel degelijk geïnteresseerd zijn in de aanvoer van goeie kwaliteit; verse vis die dezelfde nacht gevangen is! Dat ze dat dan ook maar eens in een marktsysteem uitdrukken dat ons niet met een aalmoes naar huis stuurt.'

Schip te koop

Op een markt die niet gecorrigeerd wordt, is het de sterkste die zijn wil oplegt. Deze sociale les heeft Fernand Verleene inmiddels wel geleerd. En hij ziet dat ook elders gebeuren. 'Het ene kustvissersvaartuig na het andere wordt hier verkocht. Denk je echt dat een jonge veelbelovende kustvisser vandaag nog de kans krijgt om zo'n scheepje te kopen? FIVA-steun of niet? Neen hoor. Als je pa geen reder is met een zak geld, mag je het wel vergeten. Ik krijg vandaag voor mijn schip het dubbele aangeboden als dat ik er enkele jaren geleden voor betaald heb. Welke jonge visser kan dat nog opbrengen? Zo is er dat geval van Michel die als schipper een kustvissersvaartuig voerde. Goeie schipper. Vraagt het zijn reder keer op keer: als je je schip verkoopt, krijg ik dan een kans? Ja hoor, zegt die reder ook keer op keer. En dan komt de dag dat het schip verkocht werd aan... een derde. Voor veel geld. Teveel geld voor die jongen, zo meende de reder en waarschijnlijk had hij gelijk. Die reder koos dus uiteindelijk eieren voor zijn geld. Maar hij had intussen wel zijn schipper jarenlang aan 't lijntje gehouden. Dat is een schande als je het mij vraagt.' Of 't een schande is weten wij niet, maar dat het een veel voorkomende praktijk is weten we dan weer wel.(fv)

De ene foto brengt de andere mee



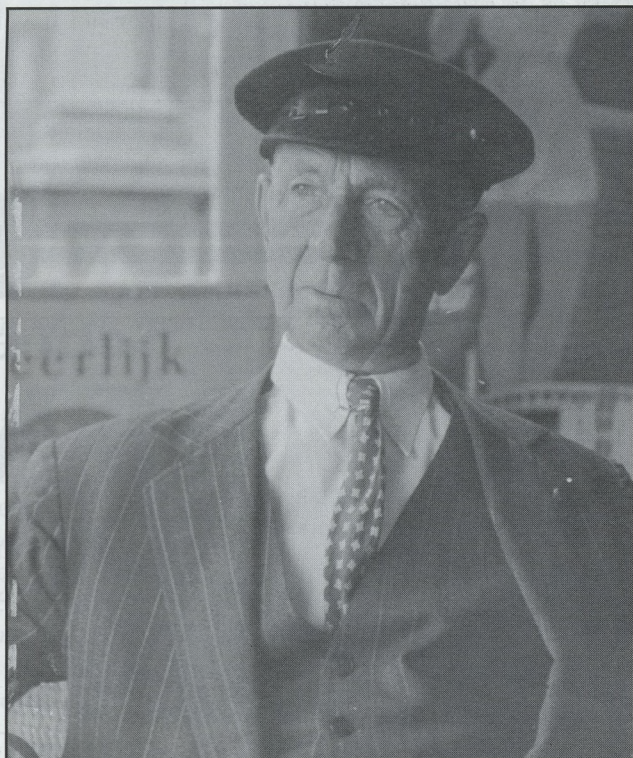
Leven & streven van

Désiré — Dies — Decrop

IN HET AUGUSTUSNUMMER van HVB publiceerden we bovenstaande foto van een groep *vrije, vranke, Pannenaars*, vrijwilligers van de plaatselijke reddingsdienst. Onwetend als we zijn, konden we dat alleen maar zeggen doordat de *broeders van het duinevolk* een spandoek bij zich hadden waarop het, voor ons gemak, allemaal al geschreven stond.

Maar zoals het ene woord het andere meebrengt, zo brengt blijkbaar ook de ene foto de andere mee.

Enig speurwerk van HVB-directeur Versluys bracht ons onverwacht tot de identiteit van een der mannen. De figuur die we bovenaan omcirkeld hebben, tweede van links, is ook de man wiens foto hier naast afgedrukt staat. Het is Désiré — Diesje — Decrop (°1869 - †1956), een Pannenaar die aan de basis ligt van wat ooit een van Oostendes grootste rederijen was.



HET ZAL DE LEZERS niet ontgaan zijn dat we vele maanden geleden op pagina 2 van HVB een foto-reeks uit-de-oude-does begonnen zijn. We maken daarbij dankbaar gebruik van het schier onmetelijke HVB-archief. In veel gevallen

betreft het foto's waaraan we verder nauwelijks informatie kunnen toevoegen.

Maar soms hebben we geluk. Een afdruk van dezelfde foto vonden we nu in het maartnummer 1956 van het blad *Duinengalm* dat de

verhelderende ondertitel '*katholiek maandblad voor de bevolking van de panne*' draagt. Daar staat het zwart op wit: '*Foto genomen ter gelegenheid van de inhuldiging van Dokter Dewulf als burgemeester van De Panne in 1932.*'

... van dies

Van de *Duinengalm* van 1956 naar dezelfde jaargang van *Het Visserijblad* is voor ons maar een stap. En wat zien we daar? In het derde nummer van deze jaargang al treffen we een foto aan van ene Désiré Decrop, visser op rust, die op 86-jarige leeftijd komt te overlijden. Over deze Pannenaar schrijft ons lijfblad: 'Van 1893 tot 1934 maakte hij deel uit van de reddingsploeg van De Panne.' Als die informatie correct is (zoals we dat bij HVB toch gewoon zijn) dan is er veel kans dat deze Désiré op de foto met redders staat. En hopla: de tweede man van links blijkt inderdaad Désiré — Diesje — Decrop te zijn.

Pannenaar

En mensenlevens redden deed hij. Als bootsman van de reddingsboot haalde hij 23 drenkelingen uit zee. Wellicht zal het kapersbloed daarin meegespeeld hebben, want Dies blijkt inderdaad verwant te zijn aan de kaper *Enghele Crop* waarover wijlen *Walter Debrock* het heeft in zijn stan-

daardwerk over de Oostendse kapers. De levensbeschrijving van deze visser leverde ons nog andere verrassingen op. Dies Decrop blijkt een geslaagde Pannenaar te zijn; en dan nog niet de minste.

Hij behoorde niet tot de welomlijnde groep van ijslandvaarders die geen cent bezaten en vanuit Duinkerke op kabeljauw moesten gaan varen. Hij was een (voor vissersnormen uit die tijd dan toch) meer begoede Pannenaar die met een eigen vaartuig in zijn behoefte kon voorzien door zich toe te leggen op de visserij in eigen wateren.

Reeds als 10-jarige trad het kind van herberguitbaters tot de visserij toe, om al 17 jaar het bevel over een vaartuig te

Het
VISSE RIJBLAD

REDACTIE en BEHEER : St. Jorisstraat, 18, Oostende Tel. 75.52 — P.C.R. 41.89.87

Verant. Druk-Eligefester SIMONE BOLLINNE Vindtvelaan, 2, Oostende

ABONNEMENT : 1 JAAR BELGIË 100 Fr. Zes maanden : 75 Fr. Drie maanden : 48 Fr.

Holland (RUFFEN)

Naar een ernstig onderzoek van visserijvraagstuk

Ieder jaar komen nieuwe vraagstukken opduiken in de visserij. Het is niet altijd mogelijk deze vraagstukken grondig te bestuderen omdat ze deppen omdat ze aanvankelijk van minder belang zijn, maar nadere band, onderzoeken tot belangrijke kwesties. Meestal beschikt men dan niet met over het nodige materiaal (verhaal om al deze punten zo volledig mogelijk uit te diepen. Bij het bestuderen van een of ander punt komt men meer dan eens tot de vaststelling dat deze of gene staat (ook al) onvoldoende is om een niet bestaat.

Sinds de oprichting van het Verbond der Belgische Zeevisserij wordt steeds hulp en raad gegeven aan studenten die een of andere studie over de visserij willen maken. Dit geschiedt tot voor kort tijd op dezelfde wijze, doch nu de laatste tijd wordt meer belangstelling getoond vanwege de universiteiten, de handels- en zeevisserij en de sociale scholen die een of andere studie over de visserij willen maken. Dit geschiedt tot voor kort tijd op dezelfde wijze, doch nu de laatste tijd wordt meer belangstelling getoond vanwege de universiteiten, de handels- en zeevisserij en de sociale scholen die een of andere studie over de visserij willen maken.

DESIRE DECROP
is niet meer

Een uitstekend visser, een knap redder
en een goed mens is heengegaan

De eerste pagina van Het Visserijblad van 20 januari 1956 (prijs: 3 frank!) meldt het overlijden van Désiré Decrop (1869 - 1956).

voeren. Omdat hij stoutmoedig was slaagde hij erin rijke vangsten aan wal te brengen. En



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

ondernemend was hij ook. Als eerste visser uit de westhoek liet hij zijn vaartuig in *Grevelingen* bouwen, voer naar *Lowestoft* waar een 'donkey' (*) in het vaartuig werd aangebracht.

Met zijn bemanningsleden Miel Lambrechts en zoon trok hij in WO I regelmatig met zijn grotere 'grevelingenaar' naar Engeland om De Panne te bevoorraden. De waar werd telkens tot bij het aan de westkust welbekende Potje gebracht, waar roeiboortjes ze kwamen overladen. Een en ander bracht mee dat het gezin er tegen het einde van de oorlog warm-pjes was komen in te zitten.

Naar Oostende

Omdat er maar geen haven in De Panne kwam (de boten van de Pannenaars werden bij laag water op het strand gezet) verhuisden veel Pannenaars naar Oostende; stad die inmiddels uitgegroeid was tot een belangrijk viscentrum. Dat deed ook het gezin Decrop. Na 1918 bracht hij te Oostende enkele smacks (***) in de vaart en liet hij het varen over aan anderen. Nog later investeerde hij zijn geld in de stoomtrawlers. Het bleek een goede investering te zijn. Langzaam maar zeker werd hij een van de meest markente zegsmannen die de visserij ooit gekend heeft. Dat kwam niet alleen door zijn radde tong. In z'n carrière had hij immers ook veel mensen leren kennen en zodoende een net aan relaties uitgebouwd.

Toen zijn echtgenote, Anna Debra, in 1948 stierf ging Dies Decrop terug in De Panne wonen. Hij liet de zaak in Oostende achter in de handen van zijn twee goed ingewerkte zonen, Charles en Lucien, die de NV Motorvisserij uitbouwden tot hetgeen de grootste Belgische rederij van stoomtrawlers zou worden.

De zonen van Dies

Daar waar de meeste rederijen het pad van de stoomvaart verlieten en overgeschakelden op dieselmotoren, sloeg de NV Motorvisserij, (in tegenstelling tot hetgeen die naam laat vermoeden) een andere richting in. Onder de dynamische leiding van Lucien Decrop werden de stoomtreilers-kolenbranders vervangen door nieuwgebouwde stoomtreilers-mazoutbranders. Onmiddellijk na WO II bestelde M.V. in Engeland twee grote en twee kleine stoomtreilers. Toen de eerste van deze treilers, de O 297 Rubens, op 8 juli 1946 in de vaart kwam, was dit de grootste treiler (50,60 meter lang, stoommachine van 560 pk.) tot dusver in ons land uitgebaat (***)

Geleidelijk ontdeed de Motorvisserij zich van haar oude eenheden en zelfs van de kleinere stoomtreilers die al na de oorlog gebouwd werden om ten slotte een vloot van zes machtige stoomtreilers samen te stellen: Van Dyck

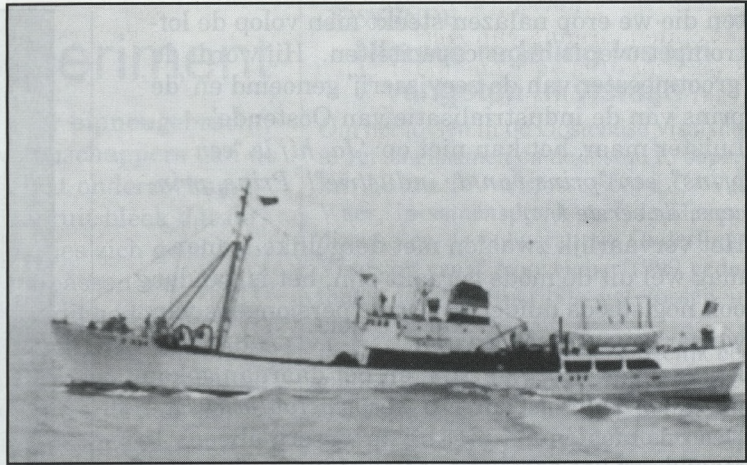


Foto bovenaan. De stoomtreiler Van Dyck die in 1950 voor Motorvisserij NV op de Beverleywerf van Cook, Welton & Gemell Ltd gebouwd werd. Toen de reders het schip op 14 januari 1964 aan Engelse kopers overmaakten, werd een definitief eindpunt gezet achter de stoomvisserij in België. Een tijdperk was voorbij.

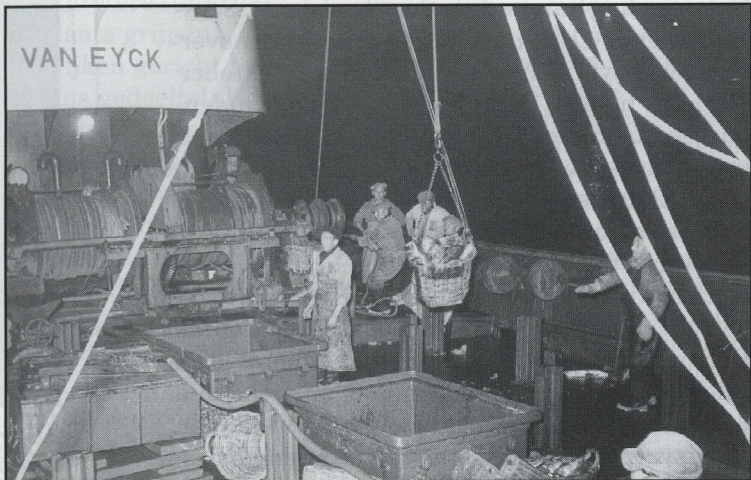


Foto hierboven. De Van Eyck lost de vangst in de haven van Oostende. Het schip werd in 1951 voor Motorvisserij gebouwd op dezelfde Beverleywerf.

Foto hier-naast: Weer op dezelfde werf en in hetzelfde jaar liep ook het M.V.-vis-sersvaartuig Van Oost van stapel.



(bj.: 1950), Van Eyck (bj.1951), O 236 Van Oost (bj.: 1951), Van Der Weyden, O 299 Breughel (een zusterschip van de O 297 Rubens die begin 1957 in de vaart kwam (lengte over alles: 62,50 meter; breedte: 56,50 m; diepte: 5 meter, B.T.: 811 T.; N.T.: 287 T, 1450 pk.)) en O 294 Van Orley (bj. 1951) Op de Rubens was plaats voor 37 (!) bemanningsleden. De Rubens en de Breughel waren dan ook de grootste stoomtreilers die in de Belgische visserij ooit ingezet werden.

Maar de ondernemingszin zat blijkbaar in het bloed. Vooral Lucien Decrop onderneemt dat het een lust is. In de kran-

ten die we erop nalazen steekt men volop de lof-trompet over 's mans capaciteiten. Hij wordt de 'grootmeester van de zeevisserij' genoemd en 'de prins van de industrialisatie van Oostende'.

Luister maar, het kan niet op: 'Ja, hij is "een prins", een "prins van de industrie"! Prins, princeps, de eerste (...)'.
(*)

Het vervaarlijk zwaaien met dergelijke zinnen mag wel uit de mode geraakt zijn, het is vandaag ook nog steeds duidelijk wát de persjongens van weleer ernaar deed grijpen.

Er was niet alleen de M.V. en het daaraan gekoppelde herstellingsbedrijf *Scheepsmetaalwerken*. De Decrops hielden het niet bij de visserij alleen. In 1922 werd het bestaande *Ostend Stores* overgenomen en *Ostend Stores & Rope Works* gesticht. In 1927 fuseerde het bedrijf met de *Pêcherie des Flandres* (de firma Borgers). Met andere woorden: de familie bouwde een industrie van nettenbreiers uit en ging zich ook toeleggen op de bevoorrading van andere dan de eigen vissersvaartuigen. *Ostend Stores & Rope Works* overvleugelde overigens visserij en toen in oktober 1961 het nieuwe fabrieksgebouw op de Oudenburgse Steenweg geopend werd zag men daar de meest moderne touwslagerij van Europa aan het werk. 250 mensen konden er aan het werk. De fabriek importeerde grondstoffen uit en leverde afgewerkt touw aan heel de wereld.

Dat voor wat de toeleveringskant van de visserij betreft. Maar ook aan de afzet werd gesleuteld. Decrop stichtte de eerste Belgische diepvriesfabriek op en wist zich zodoende te onttrekken aan de grillen van de marktprijzen in de vismijnen. De visverpakkingen van *Crop's* werden gemeengoed in de huisgezinnen.

Lucien Decrop had het inmiddels niet alleen tot voorzitter van de nationale sector van de vis gebracht, hij was ook voorzitter geworden van de Europese touwslagerfabrikanten. Het werd tijd om de zaken in handen te geven van weer een volgende generatie Decrops.

Flor Vandekerckhove

Bronnen: B.B.: *Désiré Decrop, markante figuur uit de visserij van De Panne*, in Duinengalm van maart 1956; P. Vandenberghe: *Enkele grepen uit het leven van Désiré Decrop*, in Het Visserijblad van 20 januari 1956; *Annual Review of 1951*, Cook, Welton & Gemmill Ltd.; *Trawlers, tugs, coasters* (revised ed. 1952) Cook, Welton & Gemmill Ltd; *Annual review of 1956*, Cook, Welton & Gemmill Ltd; *L'Industrie de la pêche maritime*, in Le Métropole (1 april 1955), speciale editie over de vissector; *Lucien Decrop, grand-maitre de la pêche maritime*, in Le Phare dimanche van 6 juli 1952; *Ostend Stores & Rope Works plechtig geopend te Oostende*, in Nieuwsblad van de Kust van 2 november 1961; Marcel Poppe, *Van mannen en de zee*, tweede druk 1982, Oostende. Uitgeverij Het Visserijblad; Debrock W., *De Oostendse kapers*, 1994, Oostende. Uitgeverij De lachende Visch. Desnerck R., *De Oostendse visserij*, 1986, Brugge. Uitgeverij Jempie Herrebout.

(*) De donkey werd aangewend voor het inhalen van het net. De donkey was een zeer eenvoudig apparaat: een verticale cilindrische stoomketel waarvan de ontwikkelde kracht door een cilinder met piston en een raderwerk op de spil (de kaapstander) werd overgebracht. Deze kaapstander haalde dan de netten binnen. Het rendement van de zeilsloepen met donkey overtrof in de jaren 1897-1903 met 30 à 50% het rendement van een sloep zonder donkey.

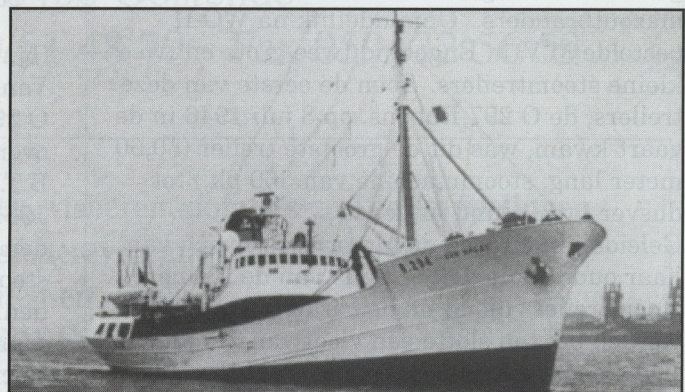
(**) Een smack van Engelse afkomst is een scheepstype uit de zeilvaart. Al voor 1914 zag je zo'n tweemasters in de Vlaamse havens, maar de Vlaamse vissers hebben dit type echt goed leren kennen tijdens WO I.

(***) De Rubens die op de foto's bij dit artikel afgebeeld staat is uiteraard al de opvolger van deze O 297. Deze tweede Rubens was meteen het grootste stoomtrawler die ooit door een Belgische maatschappij uitgereed werd.

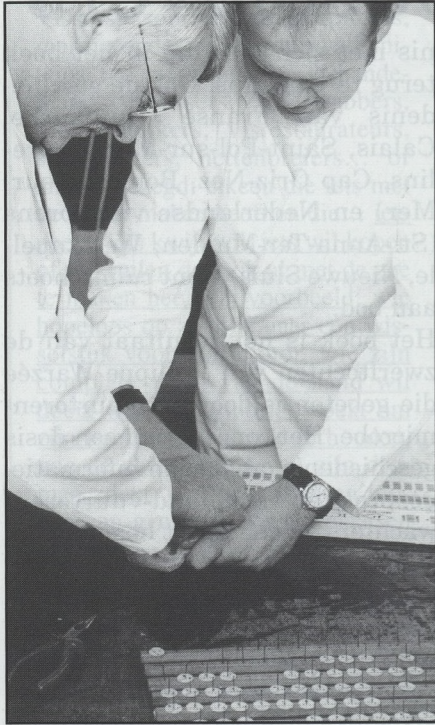


Twee vissersvaartuigen van de Motorvisserij naast elkaar. Rechts: de O 297 Rubens die begin 1957 in de vaart kwam (lengte over alles: 62,50 meter; breedte: 56,50 m; diepte: 5 meter, B.T.: 811 T.; N.T.: 287 T, 1450 pk). Op dat ogenblik had de rederij zes machtige stoomvaartuigen in uitbating: Van Dyck (bj.: 1950), Van Eyck (bj.1951), O 236 Van Oost (bj.: 1951), Van Der Weyden, O 299 Breughel (een zusterschip van de Rubens) en O 294 Van Orley (bj. 1951) hierboven links naast de Rubens; zie ook foto onderaan). Op de Rubens (stoomboot waarop de stoomkracht niet met kolen maar met olie aangemaakt werd — vandaar de volkse naam 'mazoutbranders' — was plaats voor 37 (!) bemanningsleden. De Rubens en de Breughel waren dan ook de grootste stoomtreilers die in de Belgische visserij ooit ingezet werden.

Op dezelfde Cook, Welton & Gemmill-werf had de Oostendse M.V. na WO II inmiddels niet minder dan dertien stoomtreilers laten bouwen.



Uitzetten van tarbot Succesvol Belgisch experiment



Wetenschappers van de DZ merken tarbotjes vlak vooraleer ze in zee losgelaten worden. Vissers die gemerkte exemplaren vangen, brengen die terug mee naar de DZ, waar men de vangsten onderzoekt. (foto gw)

OP 12 OKTOBER lichtte het Departement Zeevisserij (DZ) van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek de resultaten toe die ze behaald heeft met haar zgn. restockingproject.

OM EEN UITWEG te vinden uit de impasse van het steeds verder afnemende bestand van commerciële vissoorten in de Noordzee werd door de DZ een proef ondernomen om jonge, in aquacultuur gekweekte tarbot, in zee los te laten. Daarvoor werd een gebied voor de Belgische kust uitgekozen dat enige tijd vrij van vissers gehouden werd. De tarbot werd eerst gemerkt en vervolgens losgelaten. Vissers die later dergelijke gemerkte exemplaren in het net kregen mochten deze bij het DZ inleveren waar ze er een vergoeding voor kregen. Het experiment bleek bijzonder succesrijk. 12% van de uitgezette

dieren werd weer binnengebracht, hetgeen de wetenschappers van de DZ behoorlijk wat onderzoeksmateriaal gaf. Daaruit bleek dat de uitgezette tarbotjes zich goed hebben kunnen aanpassen aan de natuurlijke omstandigheden waarin ze terecht kwamen. De resultaten zijn dermate succesvol dat er nu hoopvol gewerkt wordt aan een vergelijkbaar experiment met tong. Die soort zou in het voorjaar 2000 door het DZ in zee uitgezet worden.

Toekomst

In de toekomst zullen dergelijke experimenten op grotere (internationale) schaal plaats grijpen. De verwachtingen blijken gericht te zijn op het, althans gedeeltelijk, opnieuw bevoorraden ('restocking') van de al te leeg geviste zeeën. De onderzoekers van de DZ suggereren dat deze manier van werken een aantal voordelen heeft in vergelijking met het produceren van commerciële soorten in aquacultuur. In de visboerderijen moeten de dieren immers gevoed en verzorgd worden tot ze verkoopklaar zijn. In de zee neemt de natuur deze taak gratis over. Om die reden zijn er overigens elders in de wereld ook al 'sea ranches' ontstaan. Dieren worden in grote zeegebieden losgelaten, maar niet nadat ze aangeleerd werden dat een bepaald signaal gelijk staat aan de voedertijd (Pavlov reflex). In dat geval wordt het voordeel van een natuurlijk zeegebied (bijvoorbeeld een afgesloten baai) verbonden met dat van een planmatige voedselbevoorrading in een visboerderij: zodra het signaal gaat komen de vissen van heinde en ver terug naar de voederplaats gezwommen... waar ze, als ze marktklaar zijn, ook gemakkelijk gevangen worden. Deze laatste methode werd in Japan ontwikkeld waar vandaag de dag ongeveer 36 marien vissoorten gekweekt worden om aan restocking te doen. Daarbij komen nog eens 34 soorten schelpdieren, 19 soorten schaaldieren en vier soorten stekelhuidigen.

OOSTENDE

Nieuwe regeling lossen vangsten in vismijn

Om het lossen in de Oostendse visafslag te veraangename en de lostijd te beperken laat de NV Vislossersbond G. Van Waes, in samenspraak met de Haven-directie en de coöperatieve Onderlinge Visafslag vanaf 2 november 1999 gedurende een proefperiode het lossen in blok gebeuren.

In plaats dat alle aanvoerders tegelijk beginnen te lossen concentreert de vislossersploeg zich op twee, maximum drie aanvoerders tegelijk. Dit betekent dat elke reder meer volk ter beschikking krijgt, dat er efficiënter gewerkt wordt en de lostijd kleiner.

De vaartuigen worden een plaats toegewezen volgens hun verkoopplaats. De volgorde van het lossen, gelijk aan de verkoopplaats, wordt bepaald door loting tussen de aangemelde aanvoerders. Aanvoerders die zich niet aangemeld hebben worden gelost en verkocht volgens aankomst, maar steeds na degenen die aan de loting hebben deelgenomen. Kreeftenputters die om 7 u of om 6 u 45 verkocht worden, loten onderling. De kustvissers kunnen, indien zij dit wensen, meeloten, om zo hun vis in de zee-uurverkoop aan te bieden. Garnaalvangsten worden afzonderlijk verkocht om 9 uur. Aanvoerders met een zelfde vertegenwoordiging kunnen, indien zij dit wensen, samen loten. De veiling garandeert verder dat men niet steeds op dezelfde plaats zal loten. Hiertoe zal een computerprogramma uitgewerkt worden.

Voor de verkoop op maandag geschiedt de loting op zaterdag 10 uur, voor de verkoop op dinsdag is dat zondag om 10 uur, wie op woensdag verkoopt neemt deel aan de loting van maandag 10 uur, voor de verkoop op donderdag wordt de dinsdag om 10 uur geloot en voor de verkoop op vrijdag tenslotte gebeurt de loting op woensdag om 10 uur.

Het uur van lossen wordt bepaald in functie van het aantal vaartuigen aan de verkoop en van de individuele vangst. Het niet respecteren van het toegewezen uur van lossen zal tot gevolg hebben dat men verwezen wordt naar de laatste lossen verkoopbeurt.

Fusie visafslagen Stellendam en

Scheveningen nakend

Verwacht wordt dat de fusiesprekken tussen de vismijnen van Stellendam en Scheveningen nog dit jaar afgerond zijn. Mogelijks komt het ook tot een akkoord met de vismijn van Colijnsplaat. Samen vertegenwoordigen de drie afslagen een jaaromzet van ongeveer 125 miljoen gulden (2,3 miljard frank). Na een fusie wordt deze combinatie de tweede grootste visveiling van Nederland.

Vuurtorens als inspiratiebron

Geschenk voor lighthouse lovers

VOOR ZEELIEDEN ZIJN vuurtorens zichtbare bakens, die precies vertellen waar ze zich bevinden. Overdag door hun vorm en decoratie, 's nachts door het ritme van de lichtflitsen. Voor landrotten zijn het markante bouwwerken die bijna altijd in een schitterende omgeving staan. Ze spreken tot de verbeelding door de combinatie van techniek en romantiek.

ZOALS ER SHIPLOVERS zijn, lopen er ook heel wat lighthouse lovers rond. Een van die minnaars is ongetwijfeld Philippe Warzée. Hij stapte van Cap Griz-Nez over de Belgische kust tot bij het Nederlandse Westkapelle, een gebied dat in de Middeleeuwen tot Vlaanderen mocht gerekend worden. De titel van het pas verschenen boek "De Vuurtorens in Vlaanderen" is op dit historisch gegeven gestoeld.

Vuurtorens bestaan al meer dan 2000 jaar. De moeder van alle vuurtorens, een van de zeven wereldwonderen, stond op het eiland Faros bij de Egyptische havenstad Alexandrië. Later zaaiden de Romeinen langs de Europese kusten lichtbakens uit. Oospronkelijk werd licht verspreid met grote open vuren. Het gebruik van kaarsen, olielampen, gloeilampen en fresnellenszen maakte de vuurtorens

steeds beter zichtbaar. Met de invoering van van satellietnavigatie en walradarketens verdween ook het laatste leven uit de vuurtorens.

Onbemand

Wie nog naar bemande vuurtorens zoekt, komt in België en Nederland te laat. De laatste vuurtorenwachter van onze kust is al enige tijd overleden (behalve dan die zonderling die regelmatig columns in HVB schrijft, maar dat is dan ook een vuurtorenwachter van de geest). Ten noorden van ons werd het licht, dat van Urk, in 1988 geautomatiseerd. Alleen in het Franse Bretagne staan nog enkele wachters op de lijst van Phares et Balises.

De Belgische kust heeft nog vier vuurtorens (Blankenberge, Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge). De oudste bekende vuurtoren aan onze kust stond in Nieuwpoort. Zeker is dat daar in 1284 een 30 meter hoge stenen Vierboete stond. De huidige vuurtoren (26 m.) in het militair kamp is al sinds 1963 onbemand. De vuurtoren van Heist (34 m.), vereenzaamd in een koeienweide, was in 1907 de eerste betonnen vuurtoren aan de Belgische kust. Recenter van bouw is de Blankenbergse lichtoren (1954) die sinds 1970 geen wachter meer heeft. De Oostendse 'Lange Nelle' straalt vanop een hoogte van 65 meter een lichtbundel uit die 21 zeemijl ver reikt. Al deze vuurtorens dragen ook een stuk geschied-

nis met zich mee die in het boek terug te vinden is. Ook de geschiedenis van Franse (Duinkerke, Calais, Saint-Pol-sur-Mer, Grave-lins, Cap Griz-Nez, Boulogne-sur-Mer) en Nederlandse vuurtorens (St.-Anna-Ter-Muiden, Westkapelle, Nieuwe Sluis) komt ruimschoots aan bod.

Het boek is het resultaat van de zwerftochten van Philippe Warzée die gebeten is door het vuurtoren-microbe. Het concept van een dosis geschiedenis, algemene informatie, gesprekken met oud-vuurtorenwachters en een apart hoofdstuk gewijd aan lichtscheperen leverde een goed gedocumenteerd werkstuk op. De rijkelijk aanwezige kleurenfoto's van reisfotograaf Eric Valenne bezorgen het werk ongetwijfeld een artistieke meerwaarde. (gw)

De Vuurtorens van Vlaanderen, door Philippe Warzée en foto's van Eric Valenne. Uitgegeven door Bernard Gilson, Brussel. 160 blz. aan 1.895 frank verkrijgbaar in de boekhandel.

Op 20 november is er Regiodag van de Nederlandse Vuurtoeren Vereniging in Oostende. Secretariaat: De Kuiperij 13, 7437 CW Bathem, Nederland. Tel.: 00-31-570.54.33.61., fax: 00-31-570-54.28.72

Grootste Nederlandse visrokerij opgestart

Het bedrijf Beek Fish uit Urk heeft onlangs de grootste visrokerij van Nederland opgestart. Na het proefdraaien zal de nieuwe rokerij wekelijks honderd ton vis roken.

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKENDE SERVICESTATION -

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

GRATIS zoekers in Het Visserijblad

Vissers, sportvissers, kapiteins, marine(onder)officiëren, walkapiteins, reders, yachtsmen, vishandelaars, vislossers, dekwabbers, diepzeeduikers, visrestaurateurs, strandjutters, nettenbreiers... of anders gezegd: elkeen die iets met de zee te maken heeft en die... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen dat ook al met de zee te maken heeft; bijvoorbeeld: wie hopeloos op zoek is naar een wisselstuk voor zijn motor, wie zijn complete vloot van de hand wil doen, wie een ijsfabriek zoekt om zijn koelkast draaiende te houden, wie de zeemeermin van zijn dromen zoekt... al deze mensen mogen een **gratis zoekertje** plaatsen in HVB.

Zij dienen alleen maar de hieronderstaande rooster in te vullen. Indien ze daar alles in gezegd krijgen, dan is de advertentie volledig gratis. Als ze nog meer willen meedelen, of als ze vinden dat deze service van HVB meteen een door hen verworven recht is om ten eeuwigdage hun ding gratis aan te prijzen, dan moeten ze maar eens naar onze advertentietarieven informeren.

Vul vandaag nog de strook in, één letter per vakje en één vakje tussen elk woord, knip het rooster uit en stuur het naar **HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene.** (Of fax op 059 / 32 55 59.) Vergeet je naam + adres niet te vermelden. Doe het vóór de 20ste van de maand en uw advertentie verschijnt gegarandeerd in de eerstkomende editie van HVB

Naam:.....
Strt & nr:.....
Ptnr & strt:.....
Tel.:

(Bovenstaande gegevens worden niet gepubliceerd. Alleen wat in het rooster staat; verschijnt in de advertentie)

DE WERELD VAN BAKKER



ENERGIE (+) TECHNIEK IS ONZE WERELD



**Europaort
standnr. Z 217**

Maritime projecten, nieuwbouw en renovatie

Bakker Sliedrecht is het elektro-technische bedrijf voor nieuwbouw en renovatie van uw projecten. Wij zijn werkzaam in de baggerindustrie, offshore, visserij, koopvaardij, binnenvaart en overheid. Onze kracht ligt in het "turn-key" uitvoeren van maritieme projecten, uw projecten zijn bij ons in goede handen.

Voor uw projecten kunt u bij Bakker Sliedrecht rekenen op ons team van specialisten, of het nu gaat om engineering of levering en installatie van aandrijf-, besturings- en automatiseringssystemen, dan wel schakelborden, MCC's en lessenaars, motoren, generatoren en bekabeling.

Ook heeft Bakker een reputatie hoog te houden met custom-built e-motoren voor gebruik aan boord, aan dek of onder water.

Bakker Repair is gespecialiseerd in onderhoud, reparatie en wikkelen van motoren, generatoren, transformatoren, zowel in hoog- als laagspannings uitvoering.

Bakker Sliedrecht staat voor topkwaliteit en een uitstekende after-sales service, 24 uur per dag, overal ter wereld.

Bakker Sliedrecht Electro Industrie B.V.

Tel./fax +31 (0)184 436666/436677
Postbus 25, 3360 AA Sliedrecht - Holland
E-mail: info@bakker-sl.nl
Engineering, Aandrijving, Automatisering,
Schakelborden, Installatie en Service

Bakker Repair B.V.

Tel./fax +31 (0)184 410555/411853
Postbus 212, 3360 AE Sliedrecht - Holland
E-mail: repair@bakker-sl.nl
Revisie, Reparatie, Wikkelen, Balanceren,
Uitlijnen en Diagnoses



**BAKKER
SLIEDRECHT**

HELP: HVB zoekt als illustratie bij een merkwaardige reportage die in ons eerstkomende nummer gepubliceerd wordt:

foto van het vaartuig O. 6 'Madeleine Louise'.

Het scheepje werd in 1937 op de Oostendse werf Hillebrandt gebouwd. Wie ons deze foto kan bezorgen, krijgt hem gegarandeerd dezelfde dag nog terug.

Tel.: 059 / 32 55 59
of 059 / 50 51 95
of 059 / 32 61 74.

Te Koop:
1ste klas scheepsverven aan lage prijzen. Rode meni, anti-roestverf, lood- en zinkverf, US Navy, epoxyteer en verf.
050 / 31 45 54.

**Hier had uw
advertentie kunnen staan!**

TE KOOP
Lister 75 pk/1200 T met red. keerkoppelingen 10 stuks. Alternator 3 x 220 V
Viswinch Brusselle Kleine enz...
050 / 31 45 54.

WIJ ZOEKEN
Oude nummers van HVB. Omdat de redactie haar archief wil vervolledigen is ze op zoek naar exemplaren (en desgevallend jaargangen) van HVB vóór 1988. Wie ons die wil schenken, belt naar
059 / 32 55 59
of 059 / 50 51 95
of 059 / 32 61 74.



DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

VOORWAAR IK ZEG U: de speeltijd is voorbij. Het is al lang geen vijf voor twaalf meer. Het is omzeggens kwart over vier! Tijd opdat de visserij eindelijk als 1 man pal achter onze Bart gaat staan. (Doordat we met zo weinigen zijn zal dat geen eens zo'n lange rij worden, dus, waarop zoudt gij nog wachten of het zou op mij moeten zijn?)

Ja, lezers, gij zult mij vanaf heden niet meer herkennen. Ik heb zelfs mijn moustache afgeschoren. Maar de verandering die ik ondergegaan ben overtreft het lijfelijke, ze is ook geestelijk. In deze rubriek zult gij voortaan geen afbrekende kritiek meer aantreffen. Meer zelfs, gij zult alhier ook geen opbouwende kritiek meer lezen. Gij zult er daarentegen getuige van zijn hoe ik de mij schaars toegemeten ruimte alleenlijk nog vul met spetterende, warme, plechtige en toch spontane oproepen die aan de natie de ernst van de situatie ontbloten (zie photo).

Het personeelsprobleem ter zeevisserij is immers zo nijpend geworden dat ons Imago vanaf heden géén, maar dan ook géén kritiek meer kan verdragen. Dus neem ik heden mijn verantwoordelijkheid op; wel 1 beetje laat zoals oud-minister Pinxten, maar toch. Ik talm heden niet meer.

Vanaf dit ochtendgloren zal ik mij met geheel mijn lichaam en geest (en vooruit: als toegift aan onze E.H. Dirk, zelfs met mijn ziel!) inzetten opdat deze gazet weder het vakblad wordt waarop de Sector ooit zo trots geweest is. Laat deze courant de spreekbuis wezen die het Imago van de visserij weder zandstraalt, rodemééniet en schildert en op deze manier mogelijks nog schooner maakt dan het ooit geweest is. Gedaan dus met schimpscheuten, fini het uitbrengen van geheimen, valse aantijgingen aan het adres van Marie-Jeanne, nooit geen laster meer, noch achterklap, verzinsels, leugens, bedrog, onzin, verdraaiin-

gen, verdachtmakingen, steken onder de goedgevulde gordel van Bart, ineengeknutselde halve waarheden, bullshit, reportages over Urk, over de Zeebrugse Visveiling, over de Rederscentrale, over de vis en over de vissers.

Als we nog iets gaan ontzullen dan zal dat alleenlijk het verraad zijn dat deze of gene onverlaat pleegt doordat hij/zij zich niet voegt naar de literaire, economische, sociale, culturele, morele, ecologische, (geo)politieke, filosofische, familiale, monetaire, sportieve, godsdienstige en desgevallend nog andere maatstaven van het Centraal Comité van



Geen photo gw

de Rederscentrale. Gedaan insgelijks met de intellectuele hoogstandjes waaraan ik mij eertijds te buiten ging en waar alleen ikzelve om kon lachen omdat niemand anders ze begreep. (Of het zou onze verantwoordelijke uitgever meester Crabeels moeten zijn maar die kan er al enige tijd helemaal niet meer om lachen.) Voortaan op deze bladzijde: alleenlijk nog goeie oude onderbroekhumor op VTM-niveau (en als we kunnen, zelfs nog hoger-láger, why not?), waar wij in elk geval gezamenlijk om zullen kunnen mogen moeten brullen. Kijk, ik kan me nu al niet inhouden, dat wordt lachen und kein Ende als het ware. Dat doet er mij opeens aan denken dat

ik hier nog 1 fotografische afbeelding liggen heb van 1 reder die duidelijk onbekend wenst te blijven. 1 gelukkige wind (! hahahahaha) van 1 van zijn leveranciers waaide deze photo tot in ons redactiekantoor. Aangezien de man onbekend wenst te blijven zullen we hem verkeerdelijk Prot (hahahahaha) noemen, of misschien Van-Bil-en-Kont (hoo-o-o-o-hhaha), dat weet ik nog niet goed, daarover moet ik nog eens diep peinzen. Eerst dacht ik nog 1 wijl te wachten om deze photo bloot (hahahahaha) te geven, maar omdat Prot toch naar 1 andere stad aan zee verhuist, kan ik daar in mijn thuisgemeente geen munt meer uitslaan. Dus vooruit met de geit. Ik stel deze photo dan ook graag ter beschikking van de werkgroep in de Rederscentrale die zich over de verbetering van het imago van onze sector buigt. In mijn grenzeloze goedheid geef ik daarenboven ook nog 1 slogan cadeau die deze photo kan verluchten:

'KOM BIJ DE VISSE-RIJ. WIJ HEBBEN NIETS TE VERBERGEN!'

(Hahahahaha, stop het, ik kàn niet meer. Jiezes Kraaist!)

Alle personages en uitbeeldingen in deze rubriek zijn ontsproten aan de vorte verbeelding van de auteur. Overeenkomst met bestaande personen berust geheel op toeval.

**Volgende maand in dit blad!
ook vrouwen tonen zich van
hun beste kant!
Ten bate van het imago van
de sector!
SENSATIONEEL!!
Met echte photo's!
FORMIDASTIBEL!!
Neem nu een abonnement!**

Joël Verheye

Een Zeebrugs leven vol uitdagingen



WIE IN DE VISSERSHAVENS van de Vlaamse kust de naam Verheye laat vallen, denkt Joël Verheye uit Zeebrugge en de oudsten onder ons denken tegelijk aan diens vader: smid Cyriel Verheye. De naam Verheye is op onze kaaien ook een begrip geworden; een naam die mee aan de geschiedenis van de zeevisserij heeft geschreven. In het bijzonder aan deze van de Zeebrugse en bij uitbreiding aan deze van heel de Vlaamse visserij. We mogen daar verder ook de uitbouw van de Zeebrugse haven aan toevoegen.

Joël Verheye is volgens de papiermolen wel op rust gegaan, maar dat is blijkbaar maar schijn. Om hem te strikken voor een gesprek hebben wij een aantal keren de agenda moeten aanpassen: te druk! Maar toen we hem uiteindelijk aan de praat kregen, was er haast geen ophouden meer aan: eindelijk kon hij het allemaal eens kwijt.

CYRIEL VERHEYE, VADER van Joël is geboren in Lissewege en er ook getrouwd met *Godelieve Van Daele*. In het gezin kwamen er de kinderen *Therese, Suzanne en Joël*. Vader had de stiel bij smid *Cissen Vlietinck* in de Pannestraat van Heist geleerd. Het beslaan van paarden was wel de voornaamste bezigheid, maar ook het andere landbouwsmeedwerk kwam er aanbod. Toen de havenwerken aan de muur van Zeebrugge begonnen, ging Cyriel daar aan de slag en de scheepswerf van *Haerinck* maakte hem nog een stukje wijzer in de maritieme wereld.

In 1937 werd hij in de Tijdokstraat zelfstandig smid. Een avontuur was dat niet, er was toen meer dan genoeg werk in de visserij. Tijdens de oorlog kreeg hij ook de toelating om in de havens te werken. In Zeebrugge was er toen verder *Jules Haerinck*, die in Heist te veel moeilijkheden gekregen had met zijn werf en naar Zeebrugge verhuisd was, en daarnaast waren er nog ongeveer een twaalfstal bedrijven die zich met de visserij bezig hielden.

Jeugd

In april 1933 was inmiddels de jongste van het gezin geboren, die Joël gedoopt werd.

Zijn lagere schooljaren liepen, volgens de omstandigheden van mobilisatie en oorlog, over Zeebrugge en Heist. Middelbaar onderwijs ving hij aan in de Rijksschool te Blankenberge. Joël wilde naar een technische school, maar volgens de toenmalige 'Beroepsoriëntering' was hij daarvoor niet geschikt; hun aanbeveling was een opleiding tot drukker. Joël zou nochtans zijn eigen voorkeur mogen volgen en zijn ouders stuurden hem in 1947 voor drie jaar op internaat in de technische school in de Stuiverstraat te Oostende.

Tijdens de weekeinden en de vakantie was de vissersha-

ven, met als centrum de smidse van zijn vader, zijn uitverkoren terrein. Hij wilde zelfs graag visser worden. Wanneer zijn ouders

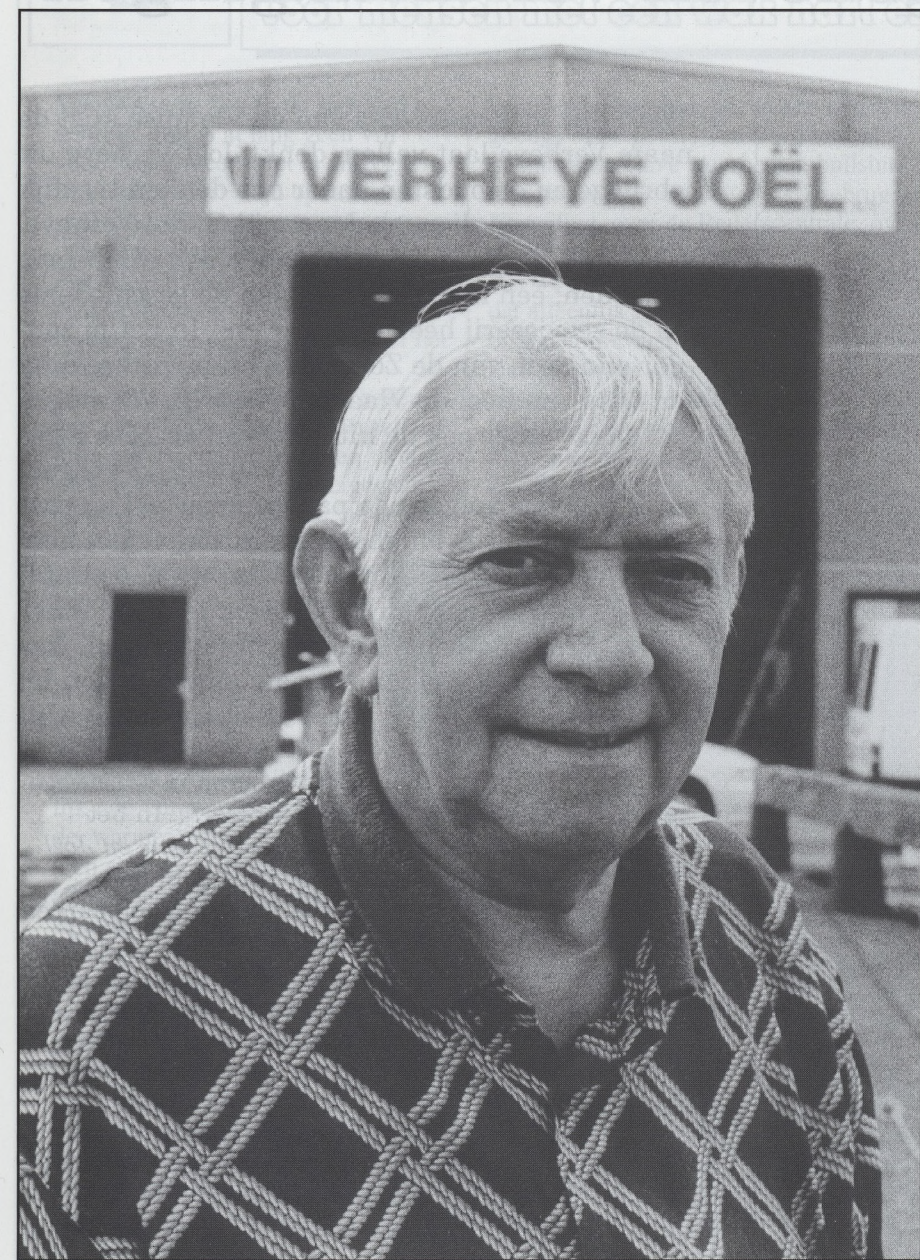
eens voor twee dagen op reis waren, zag hij de kans om met de garnaalvanger Z.146 (voorheen 0.146) 'Georgiana' van *Gustaaf*

Martens (Moësmotor van 40 Hp/30kW) een dag mee op zee te gaan. Maar de eigenlijke carrière van Joël zou zich niet op zee, maar op de kaaien afspelen.

In 1952 moet het vaderland gediend worden en dat gebeurt bij de genietroepen, opleiding onder-officier eerst Doornik, nadien Luik. Daar weigert hij een soort behendighheidsproef buiten de opleiding uit te voeren; er volgt een overplaatsing naar Tervuren, waar men hem niet verwacht en waar hij slechts één nacht mag blijven, om dan verder richting Westrozebeke te rijden. Hier is hij de enige milicien in de ontmijningsdienst en hij wordt zo'n beetje de chauffeur van Commandant *Samijn*. Wat hem zo nu en dan in staat stelt om eens het lief in Heist te gaan groeten. Kortom: het werd een aangename legerdienst. Na 21 maanden kan hij afzwaaien en trouwplannen maken met *Angela De Wulf* uit Waardamme die in Heist werkte. In 1954 trouwt Joël en het gezin krijgt twee kinderen: Carine en Dany.

Loopbaan

Bij vader in de smidse werkten zijn broer *Jacobus*, *Rene Van de Velde*, *Georges Strubbe*, *Etienne Lagast* en *Honore Van der Veen*. Voor Joël begon nu het echte leven en het begon op de plaats waar hij dat altijd al gewenst had: de kaai, de visserij en de smidse. Hij lette goed op en was leergierig, hij wilde het allemaal snel onder de knie krijgen. De gasten die bij vader werkten konden goed met hem opschieten en deelden spontaan met hem hun beroepskennis. Op de scheepswerven was het toentertijd de gewoonte dat de



Joël Verheye. Na een goedgevulde beroepsloopbaan op de visserijkaaien is zijn naam een begrip geworden.

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

romp er gemaakt werd en de rest in onderaanneming ging. Zo kwam een smid dan aan opdrachten voor het bouwen van het stuurhuis, de luiken, de stormkap... De Waal Charles Riga maakte bijvoorbeeld de ankerketting en Achiel Bultinck deed het draaiwerk.

Het werk was gemakkelijk te verdelen omdat de ateliers aan elkaar grensden. Er kon op die manier ook werk aanvaard worden dat anders voor Verheye te groot was en nu, met zulke burens, juist wel mogelijk werd.

Op de houten vaartuigen waren er verder altijd wel herstellingen te doen. De vishandelaars konden met hun wagen of aanhangwagen ook steeds terecht in de smidse. De werkplaats van vader was nog uit de-tijd-van-toen, de machines werden nog aangedreven door een transmissie met riemen en de oude laspost heeft Joël tot vandaag als aandenken gehouden. Intussen evolueerde ook de visserij. De vissers die tijdens de oorlog naar Engeland waren gevlucht, waren terug gekomen met totaal andere ideeën over de bouw van vaartuigen, manier van vissen, het onderwijs enzovoort. Zij wilden dat de vissersvloot zich aan de nieuwe tijden zou aanpassen, en dus ook de werven en de onderhoudsfirma's.

Op eigen benen

Voor Cyriel Verheye was dat een tikkeltje te veel van het goede en in 1956 neemt zoon Joël de zaak over. *'Het was wel geen gunstig moment, want het ganse land kreunde onder de werkloosheid. Ook de visserij en aanverwante bedrijven voelden daarvan de gevolgen.'*

Joël had toen ook al een auto, een Opel Rekord, waarmee hij indien nodig reservestukken of materiaal kon ophalen in de fabrieken uit het binnenland. Luik, Hoei, Brussel, Gent en Antwerpen stonden regelmatig op het programma. Zo was er de trip naar Hoei met reder Emiel Savels die daar een levering moest halen. Verheye: *'Dat waren pioniersdagen op de autoweg. Het was toen ook nog zo, dat er bij het afhalen van de waar onmiddellijk moest betaald worden. Het was nog eens een belevenis, met de auto*

door Brussel, daar een leuke band krijgen, en de band wisselen dat was hard werken in die tijd. Als we dan na een rit van 8 uren terug aan het sas van Heist kwamen, hoorden we een knal en de motor blaasde zijn pijp uit: gedaan met de Opel. Ja, de mensen kunnen zich dat vandaag maar moeilijk meer voorstellen. Op onze trouwdag in Waardamme had ik in de Opel een gelegenhedschauffeur geplaatst om zelf rustig te kunnen genieten van mijn eigen trouwdag. Wat blijkt? Bij het achteruitrijmanoeuver aan de kerk blijkt dat deze man gewoon niet achteruit kan rijden en ik kon de klus zelf klaren.'

Het gaat de jonge zelfstandige voor de wind. Het werk neemt toe. In het begin zijn er vooral kleine opdrachten zoals herstellingen aan vissersvaartuigen en aan bedrijfswagens van vishandelaars. *'Voor die mensen heb ik veel aanhangwagens gebouwd. Ik haalde op een autokerkhof een autobrug met wielen, bouwde daarop een laadbak met trekinstallatie. De handelaars konden alsoo op zondag met een wagen die niet naar vis rook op stap. Het was een succes.'* Zeebrugge groeide en de werkplaats Verheye groeit mee. Joël koopt in het legerdepot van Moerkerke een vrachtwagen en bouwt hem om tot takelwagen, niet meer met de hand te bedienen maar met de motor. Het afhalen of aanboord zetten van het materiaal werd eenvoudiger, sneller en veiliger. De werkplaats breidt uit met een draaibank, schaaftank, elektrisch lasapparaat... Etienne Lagast kwam terug in dienst en Georges Strubbe ging bij Valcke werken. In de tweede helft van 1960 begon de rage van de boomkorvisserij. Een enorme evolutie en Joël moest extra werkkrachten aannemen. *'Het was opletten geblazen met de aanpassingen die op de bestaande vaartuigen werden gedaan. In Nederland was men reeds al verder gevorderd met deze boomkorvisserij en daar konden we gaan kijken. Ik maakte voor elke opdracht een tekening en met de scheepvaartinspectie volgde een bespreking naar de veiligheid toe.'*

Het veiligheidsaspect lag moeilijk.

'Het nadeel van de visserijsector was altijd al het gebrek aan periodiek onderhoud van de materialen. De vissers waagden zich ook altijd iets verder dan het mocht.

Daarnaast schatte men niet altijd de krachten in die optreden bij haken, bouten en bokken. Hierdoor kwam ook de efficiëntie van het veiligheidssysteem in het gedrang met soms heel nare gevolgen.' Na die pijnlijke ervaringen heeft Joël een veilig systeem kunnen ontwerpen, dat ook vandaag nog goed functioneert, alhoewel het aantal vaartuigen dat nog voorzien is van dat systeem aan het verminderen is.

Andere werken

Toen het bedrijf Devreese-Simon een bestaande portaalkraan kocht en die in Zeebrugge wilde heropbouwen, kreeg Verheye de opdracht. De klinknagels moesten uitgebrand worden, de gaten opnieuw geboord en alles moest weer samengesteld worden met bouten en moeren. Het was een nuttige ervaring en tevens een test voor de toekomst. Het was ook het moment dat het personeelsbestand tot 25 mensen kon oplopen. Als later dan de uitbreidingswerken van de haven zich presenteren, heeft de ploeg ervaring genoeg en kan het zich volop inschakelen in het miljardenproject.

Het is tegelijk echter ook een tijd met veel kopzorgen voor Joël, die werk had aanvaard waarop termijnovereenkomsten stonden. *'Het was steeds een gevecht tegen de tijd, dat dreigde verloren te worden door gebrek aan beroepsernst van een aantal van mijn werknemers. De factor vertrouwen is zo belangrijk als je iets onderneemt en als je voelt dat je niet voor honderd procent op je mensen kunt vertrouwen, dan is het niet gemakkelijk.'* Joël moest dus een keuze maken en koos voor een kleiner bedrijf. De ploeg werd weer afgebouwd tot 8 mensen.

Het leven van de ondernemer loopt over allerhande uitdagingen. Zo zijn er de technische vernieuwingen. Joël herinnert zich de enorme overgang van het smeden naar het elektrisch lassen. Zwaar en lastig smeedwerk werd door de komst van het elektrisch lassen

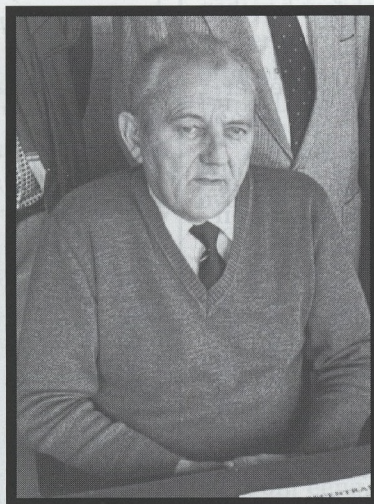
eenvoudiger en steviger. Hij herinnert zich uitdagende projecten. De opspuitingen voor de havenuitbreiding en de goede verstandhouding met de firma's Decloedt, De Nul en Dredging International gaven werkzekerheid, zodat er ook investeringen in nieuw en aangepast materiaal konden gebeuren. In 1980 worden zo twee moderne kranen gekocht.

Voor Joël kwam intussen ook de tijd om van het leven op een rustiger manier te gaan genieten en wanneer zijn firma goed op punt staat en de nodige vernieuwing van het Zeebrugse slipwayproject al te lang blijft aanslepen, gaat hij op 12 december 1997 op rust. Zijn zoon *Dany* had in 1993 reeds voor een eigen zelfstandig leven gekozen en specialiseert zich in het werk met kranen. Dochter *Carine* en haar man *Dirk* zijn vandaag nog actief nog in de NV Verheye, zij werken er samen met het dynamische team van Scheepsdiesel Service (SDS). Wat hem het meest plezier doet? 'Het vertrouwen dat de mensen in de firma N.V. Verheye hebben, geeft me de altijd alde grootste voldoening in mijn loopbaan gegeven.'

Interview Juul De Vocht
foto's Guido Walters

Gewezen reder en RC-voorzitter Henri Pintelon (72) overleden

Vrijdag 8 oktober overleed gewezen reder Henri Pintelon op 72-jarige leeftijd in het Oostendse Seruysziekenhuis. Pintelon was de echtgenoot van Jacqueline Van de Velde en vader van vier kinderen. De Oostendse reder speelde een belangrijke rol in de visserij. Naast bedrijfsleider was hij ook jarenlang voorzitter van de Rederscentrale. Henri Pintelon



was de zoon van Georges Pintelon en Martha Cools. Hij werd geboren op 30 juni 1927 in Oostende en bracht zijn jeugd door op de Vuurtorenwijk. In het bedrijfsleven was hij bekend als stichter en zaakvoerder van shipchandler NV Pintelon Bonded Stores aan de Oostendse H. Baelskaai en van verschillende rederijen. Als eigenaar of mede-eigenaar van zes vaartuigen was hij in de jaren zeventig en tachtig een van de belangrijkste reders van de kust. Zijn vaartuigen waren destijds o.m. de O.35 *Torbay*, de grootste IJslander O.81 *John*, O.82 *Mariner* (vergaan in december 1979) en O.83 *Surveyor* (Pintelon-Versluys), de IJslanders O.216 *Henri-Jeanine* en O.334 *De Haai*. Op 1 november 1978 volgde hij

Raymond Bauwens op die op 76-jarige leeftijd en na 26 jaar het voorzitterschap van de

Rederscentrale overliet. Henri Pintelon was pas de tweede voorzitter sinds de oprichting van de Rederscentrale. Hij bleef negen jaar de functie waarnemen. Henri Pintelon nam ook het

roer in handen van andere verenigingen en organisaties. In 1979 kwam de NV Vissersverbodering in zijn handen. Hij volgde Pros Vandenberghe op als voorzitter van de OVA in 1985.

Het jaar daarop werd rederij De Zeester, eigenaar van vier vaartuigen, en enkele andere aandeelhoudende vennootschappen door een faillissement getroffen. Alhoewel de zaakvoerder niet persoonlijk failliet verklaard werd, trok Henri Pintelon zich uit het bedrijfsleven terug. Hij haakte ook af als bestuurder en voorzitter van de Rederscentrale.

De uitvaart vond plaats op 14 oktober in de St.-Antoniuskerk op de Oostendse Vuurtorenwijk. (gw)

*Het eerstvolgende
HVB bij u in de
brievenbus op
vrijdag 3 december*

SMEDERIJ

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

Zetel: Schelpenlaan 12 te Bredene - Tel.: 059/ 32 17 69

Dagbesomming van 12,7 miljoen in Oostende

Maandag 18 oktober was het biezonder druk in de Oostendse vismijn. Aan de markt waren de O.33, Z.39, O.51, O.89, O.154, Z.183 en een container tong afkomstig van de 'Belgische' Urkers Z.35, Z.319 en Z.571.

Daarnaast was er nog de vangst van de Godelieve uit Boulogne, een lading Ierse vis en garnalen van een vier-tal kustvaartuigen. Alles bijeen was dat goed voor een aanvoer van 100.311 kg, waarvan 18.337 kg tong. Het wekt dan ook geen verwondering dat die dag de beste dagbesomming van het jaar gehaald werd: 12.708.000 frank.

Een absoluut dagrecord is dit niet. Op 8 december 1986 liep de dagopbrengst op tot 21.506.000 frank, een cijfer dat sindsdien niet meer geëvenaard werd.

De opbrengst van de topdag staat in schril contrast met deze van de vorige maandag.

Toen was geen enkel vaartuig aan de afslag. Dankzij een vracht van Nederlandse Belgen was er toch een besom-



Zoveel vis heeft men al lang niet meer bijeen gezien in de Oostendse vismijn. (foto gw)

ming van 2,7 miljoen frank. De Nederlandse eigenaars - het gaat om Urkers - hebben trouwens afspraken gemaakt om regelmatig vis in Oostende af te zetten. Ze willen zodoende volgend jaar hun economische band met het thuisland aantonen, zoals een onlangs uitgevaardigd koninklijk besluit hen dat oplegt. Deze aanvoer zal de cijfers van Oostende ongetwijfeld positief beïnvloeden. Maar het is niet allemaal winst. Door de grote aanvoer moest het lossen en sorteren van de aanvoer zondagavond vroeger starten. Een grote koelcel had nu goede dienst gedaan, maar die is nog niet klaar. Het zinde enkele reders niet dat hun kisten zolang uitgesteld moesten staan. Er was alvast een reder die daarom stante pede Oostende verliet en in Zeebrugge ging verkopen. (gw)

Neem toch 'n abonnement

Binnenkort in HVB:
In Boulogne zijn er die verdraaid kritisch naar hun visserij kijken.

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

PERS

Havenkrant over cultuur

De jongste editie van de Oostendse Havenkrant publiceert een interessante bijdrage van Marc Loy over maritieme cultuur. Daarin maakt hij een overzicht van de aan de gang zijnde initiatieven op het vlak van de restauratie van oude vaartuigen. Verder besteedt de krant veel aandacht aan de Oostendse kapersfamilie Van Maestricht en aan de erfgenamen De Vestele (van de scheepswerf IdP) van deze niets ontziende zeeheld.

ELECTRONICA

**Electronisch
zeekaartensysteem**

In het Visserij Informatiecentrum te Nieuwpoort ging op 22 oktober een infomiddag door over het ECDIS-project van de Internationale Maritieme Oerganisatie (IMO). Het is de bedoeling van de initiatiefnemers om de papieren zeekaarten mettertijd volledig te vervangen door elektronische kaarten die, aangesloten op een computersysteem, aangevuld worden met actuele gegevens.

Ook voor de zeevisserij is het systeem belangrijk want er wordt o.m. informatie opgeslaan over de zeebodem en over de weersomstandigheden. Wie meer over het systeem wil weten kan terecht bij Melissa Vlietinck, L. Blondeellaan 9 te Zeebrugge (050 / 54 67 66) of bij Johny Vandekerckhove, Paddevijverstraat 63 te Ieper (057 / 21 95 72.)

VISVERWERKING

**Kennemerland in handen
investeringsmaatschappij**

De investeringsmaatschappij Bracamonte, een van de grote aandeelhouders van Kennemerland, heeft zijn belang in het handels- en visverwerkingsbedrijf opgetrokken tot 66 procent. Door de verliezen bij het Zeebrugse bedrijf Christiaens was Kennemerland opnieuw in de rode cijfers geraakt. Vorig jaar sloot de op de incurante markt van de Amsterdamse beurs genoteerde onderneming uit Spakenburg de boeken af met een verlies van 1,6 miljoen gulden (29

miljoen frank). Dit jaar lopen de zaken beter. Het eerste halfjaar werd reed 3,3 miljoen gulden (60 miljoen frank) winst opgetekend. Kennemerland heeft zeven vestigingen in Nederland, België en Denemarken.

Bracamonte, de investeringsmaatschappij van de familie Hoogwegt met zetel in Arnhem, is eigenaar van het internationaal zuivelbedrijf Hoogwegt en van de golfbaan in Nijmegen.

NEDERLAND

**Haringverwerker Ouwehand
naar Denemarken**

Het Katwijkse haringbedrijf Ouwehand's Visverwerking fileert zijn haring voortaan in Hirtshals, een aanvoerhaven in het noorden van Denemarken. Ouwehand kiest voor Denemarken omdat de vis dan sneller kan verwerkt worden, wat de kwaliteit ten goed komt. Ouwehand is reeds twee jaar eigenaar van een fileerbedrijf in Hirtshals.

Privatisering Breskens

De gemeenteraad van Oostburg neemt volgende maand een beslissing over de privatisering van de Visafslag Breskens. Vissers en de handelaars werd gevraagd om te participeren in het kapitaal van de op te richten Zeeuwse Visveiling Breskens NV. De burgemeester stelde voor dat zij elk vijf procent (circa 2 miljoen frank) zouden inbrengen. Op een vergadering van de vissersvereniging 'Ons Belang' in Breskens werd afgesproken om geen geld aan te brengen. De reders willen wel een zetel in de raad van advies. Ook van de handelaars, die niet georganiseerd zijn, wordt een gelijkaardige houding verwacht.

**Visserijscholen
op het Internet**

Alle mogelijke visserijopleidingen vindt u vermeld op de website

WWW.MarEduNet.com

Vanuit deze website surft u verder naar vele andere visserijinfobronnen.



Vooruitdenken is klaar zijn
om te betalen in Euro

Wij geven de toekomst alle kansen

ELEKTRISCHE VISSERIJ

Bemoedigende resultaten

Op een voorlichtingsmiddag van het Departement Zeevisserij van het CLO konden de reders vernemen dat het aan de gang zijnde experiment elektrische visserij bemoedigende resultaten oplevert.

Het onderzoek ging van start nadat de Bredense reder Willy Versluys van een studiereis naar China een aldaar gebruikt systeem naar ons land liet overbrengen. Uit laboratoriumproeven is nu gebleken dat de garnaal inderdaad reageert op de pulsen die door het geteste systeem uitgezonden worden. De aanwezigen konden op een video zien hoe de dieren telkens uit het zand, waarin ze zich schuil-

houden, opspringen. Belangrijk is ook dat vissen zoals pladijs, kleine tong en andere soorten niet op de puls reageren, zodat het gericht vissen op garnaal tot de mogelijkheden behoort. Zodoende zou de elektrische prikvisserij een bijdrage kunnen leveren aan het probleem van de bijvangsten.

Het experiment gaat nu over op een volgend stadium. Met het Belgische onderzoeksschip Belgica wordt in november een proefreis ondernomen om het systeem in zee uit te testen.

Vermelden we ten slotte dat men tijdens het onderzoek ook ontdekte dat grote tong (in tegenstelling tot kleinere exemplaren) wél reageert op de pulsen, waardoor de onderzoekers hoop krijgen om

de prikvisserij in de toekomst zelfs in te zetten in een tongvisserij die zich op grote tong kan richten, zonder de onvolwassen exemplaren te schaden.

BREDENE

United Foods bouwt vestiging in Fleurus

Het Bredense bedrijf United Foods-Captain Byrd investeert 200 miljoen frank in een nieuwe vestiging in Heppignies nabij Fleurus. Het in krabconserven en marinades gespecialiseerde bedrijf is sinds 1993 in handen van het Franse U.F.G. NV. United Foods boekte vorig jaar een omzet van 600 miljoen frank (495 miljoen in '97). Er werken een vijftigtigtal mensen. De productie gaat voor 70 procent naar Frankrijk.

De plannen voor een nieuwe vestiging zijn niet nieuw. Twee jaar geleden waren ze al aanleiding tot sociale onrust aan de Elisabethlaan. Het investeringsklimaat met aantrekkelijke subsidies en loonkosten die voordeliger uitvallen in Wallonië hebben de keuze van de directie bepaald. De investering is bestemd voor nieuwe productielijnen om de groeiende markt van gebruiksklare producten te kunnen volgen. Volgens het businessplan zou de omzet van United Foods binnen twee jaar meer dan één miljard moeten bedragen.

GARNAAL

Wetgeving ontsnappingsroosters ter discussie

Zoals we reeds eerder schreven heeft de Europese unie een nieuwe reglementering uitgevaardigd voor wat de garnalennetten betreft. Meer bepaald zou het gebruik van zeefnetten of roosters vanaf 1 januari 2000 verplicht worden. Op het Departement Zeevisserij van het CLO denkt men evenwel dat tegen die tijd geen bevredigend model kan gevonden worden. In dat geval moet de toepassing van deze wet uitgesteld worden. Indien inderdaad zou blijken dat België geen werkbaar ontsnappingsrooster of zeefnet kan ontwikkelen, dan moet er binnenkort ook nagedacht worden over een aanpassing van deze wet.

OOSTENDE

Van Waes kocht 6.000 nieuwe kisten

Vislossersbond Van Waes heeft begin oktober 6.000 nieuwe kisten van 40 kg in omloop gebracht. Dat was hoognodig aangezien de voorraad aan kisten fel geslonken was. De Vislossersbond bracht de voorbije vijftien jaar 35.000 kisten (toen nog van 50 kg) in omloop. Bij de laatste inventaris bleken er nog ongeveer 2.500 te traceren. De kisten aan boord van de schepen worden nu systematische vervangen door nieuwe exemplaren.

**kwaliteitsvis
en garnalen
uit Colijnsplaat**

Voor de handelaar die staat op eerlijke kwaliteit en daar een eerlijke prijs voor over heeft

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloond wil zien

**Gemeentelijk Vismijnbedrijf
Colijnsplaat**

Tel 00 31 11369 5383 - (F. Lokerse) - Fax 00 31 11369 5229



De bemanning van de Z.185 (vlnr): schipper Bart Flitser, stuurman Peter Flitser, machinist Oscar Belpaeme, matrozen Geert Populier en Jacky Marchand en lichtmatroos David De Raedt. (Foto gw)

Vernieuwde Z.185 Emerald Star hervat visserij

NA DE O.33 *MARBI* en de Z.92 *Lundy Gannet* is de Z.185 *Emerald Star* het derde vaartuig dat na een grondige beurt aan de Oostendse Baelskaai terug in de vaart komt. Het vaartuig heeft vier maanden aan de kaai gelegen.

NET ALS DE Z.92 is de Z.185 eigendom van de Heistse familie *August Flitser*. De vernieuwing was wel gepland, maar kwam er vroeger dan voorzien door het uitvallen van de hoofdmotor.

De Z.185 *Emerald Star* was de tweede visserijnieuwbouw van de Oostendse scheepswerf *Industriële des Pêcheries* (IdP). Opdrachtgevers waren de vennoten *Frans Vanderveen* uit Oostende en Heistenaar *August Flitser* van de Rederij *Shamrock*. De boomkorkotter ging in november 1983 te water. *Pros Vandenberghe* aanvaardde het peterschap van de nieuwkomer, mevrouw *Flitser* was met-

ter. Toen de Z.185 op stapel stond was er al enkele jaren een nieuwbouwgolf op gang gekomen. Het ging bijna steeds om eenheden van meer dan dertig meter. De Z.185 was het vijfde nieuwbouwvaartuig van dat jaar (na de O.51, Z.46, Z.48 en

Z.90). Met haar lengte van 37 meter was het de grootste treiler die in die jaren van stapel liep. Ook de keuze van de motor viel op een totaal nieuw type. De Bolnes DNL 170/600 van 1.360 pk kwam voor het eerst aan boord van een Belgisch vaartuig. De reders kozen voor de achtcilinder met twee brandstofverstuivers omdat hij een aanzienlijke gasoilbesparing opleverde.

Visserszoon

De pas 57 geworden *August Flitser* (° Nieuwpoort 20 oktober 1942) zat van kindsbeen in de visserij. Als visserszoon liep hij in de voetsporen van zijn vader. Het gezin woonde eerst in Nieuwpoort en later in Zeebrugge. De jonge *Gust* werd dan ook naar de visserijschool in Heist gestuurd. Zijn eerste zee-ervaringen deed hij op aan de zijde van zijn vader op de Z.515 *Madeleine-Raymond*,

een houten garnaalvaartuig (95 pk) van René Vandierendock (René van Roste-Ko). Op 21-jarige leeftijd stond *Gust* reeds als schipper op de Z.403 *Stern*. Het vaartuig kwam later in Oostende en werd vorig jaar vernummerd tot Z.582 *Asannat* van BVBA Versluys-Vantroye. *Gust Flitser* voerde jarenlang de Z.526 *Venus* van Paul Neyts. Toen reder *Frans Vanderveen* in 1975 de nieuwe O.186 in de vaart bracht stapte *Gust* over tot de familie *Crevits* het schip kocht. Samen met *Frans Vanderveen* bouwde hij de Z.185 *Emerald Star*. *Gust Flitser* voerde zelf het schip. Zijn eerste bemanning bestond uit motorist *Oscar Belpaeme*, hulpmotorist *René Verbouw*, de matrozen *Franky Lambrecht* en *Roger Hubrouck* en scheepsjongen *Paul Droissart*. *Oscar Belpaeme* maakt nog steeds deel uit van de bemanning. *Paul Droissart* is

Scheepsdiesel Service

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

SDS n.v.

Bureel - werkplaatsen:

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

24 u / 24 u. 0477 / 47 66 82

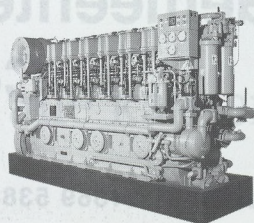




Foto boven: De vernieuwde Z.185 Emerald Star verlaat de haven van Oostende. Foto onder: De eerste bemanning op de doop van de Z.185 op 17 december 1983: schipper Gust Flitser omringd door motorist Oscar Belpaeme, hulpmotorist René Verbouw, de matrozen Franky Lambrecht en Roger Hubrouck en scheepsjongen Paul Droissart. (Foto's gw)



nu schipper op de O.124 *Fighter*. Een paar jaar later werd de motor afge-
steld op 1.200 pk. Dat was nodig om
FEOGA-steun te krijgen bij het inbou-
wen van een boegschroef en de plaatsing
een transportband. Negen jaar geleden
stapte *Frans Vanderveen* uit de vennoot-
schap en kwam de *Emerald Star* volledig
in handen van *August Flitser*. Tot vorig
jaar voerde *August Flitser* zijn schip. Na
een hartoperatie mocht hij het harde
labeur aan boord vergeten. *Gust* liet dan
ook wijselijk het roer over aan zijn drie
zonen.

Investering

Toen de zestien jaar oude *Bolnes* het
enkele maanden geleden begaf viel de
keuze op een *Wärtsila* 20-motor met
beunkoeling. Een identiek exemplaar
kwam een enkele weken geleden aan
boord van de Z.92 *Lundy Gannet*. De
hermotorisering van de Z.185 ging
gepaard met de vervanging van de
Reintjes-keerkoppeling, de plaatsing van
een *Scania*-electrogroep en een revisie
van de winch. Alles bijeen opnieuw een
miljoeneninvestering. De werken wer-
den, net als voor de Z.92 en de O.33,
voor het merendeel toevertrouwd aan
bedrijven van de Oostendse Baelskaai.
Maandag 17 oktober onderging de Z.185
een technische proefvaart en kon 's
anderendaads onder leiding van schipper
Bart Flitser ter visserij trekken naar het
Bristolkanaal. De bemanning waarmee
de Z.185 vertrok is samengesteld uit
stuurman *Peter Flitser*, machinist *Oscar
Belpaeme*, matrozen *Geert Populier* en
Jacky Marchand en lichtmatroos *David
De Raedt*. (gw)

Nieuwe Z.575 te water in Friesland

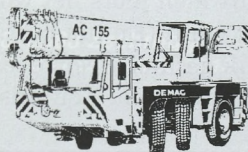
Op de scheepswerf Van der Werff &
Visser in Friese Irnsum werd op 16
oktober het casco van de nieuwe
Eurokotter Z.575 te water gelaten.
Het Belgische vaartuig is bestemd
voor de Rederij De Toekomst NV
van de Urker toekomstige reder
Berti Hakvoort. In de vloot neemt
de nieuwe Z.575 de plaats in van de
O.575 *Boreas*.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Verhuur telescopische kranen

Verheye Joël
n.v.



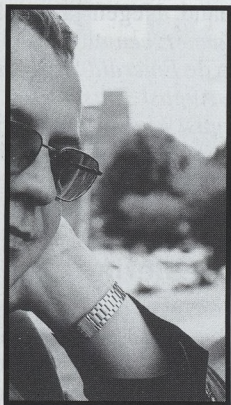
Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
Werfkaai 9-11 (vissershaven)
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
24 u / 24 u GSM 0477-412093



weekblad
TJIDINGEN

**Oostendenoir
vraag er noir
bij uw dagbladhandeloir**

TUSSEN SCHIP & KAAI



Het minimum vitalis van de visserij... (er zijn te weinig schepen om de sector gezond te noemen) in het kwadraat... (er

zijn te weinig schepen te bemannen). Dit jaar begonnen twee grote (echte Vlaamse) boomkorkotters aan hun maiden trip. Toen deze schepen in de vaart kwamen betekende dat werk voor zo'n zestien vissers. Er staan nog meer nieuwbouwprojecten op stapel.

In iedere andere sector zou zo'n bericht ontvangen worden als goed nieuws. In dit geval heeft het goede nieuws een donkere schaduwzijde. De visserij moderniseert op kousenvoetjes. De arbeids- en levensomstandigheden aan boord van onze kotters winnen sterk aan kwaliteit.

Hier en daar probeert een witte raaf zelfs te pleiten voor meer aandacht voor het sociale leven der vissers. Een enkeling tracht er daadwerkelijk iets aan te doen. Nochtans is de aantrekkingskracht van het beroep op jongeren nog steeds beneden peil. Het wordt stilletjes aan tijd dat er iets verandert. *'Bemanningsprobleem? Heb ik niet op mijn schip'*, pochen sommige reders. *'Er zijn nog mensen die geloven in hun werkgever. En als dat probleem er dan toch zit aan te komen, dan zullen we dat varkentje wel eens wassen'*. Zo klinkt het zelfzeker. Zichzelf blaasjes wijsmaken, zo heet dat.

Want de waarheid is als een deken dat onze voeten koud laat. Een paar nieuwbouwschepen, daarbovenop de zomerperiode waarin iedereen vanzelfsprekend graag wat extra verlof

nam, en daar stonden we: met koude voeten en ook nog een pijnlijke neus, want die was weer eens hard op de feiten gedrukt. In volle glorie ontvouwde de bemanningsbug haar vleugels. Meedogenloos grijnzend staarde ze rond naar hulpeloze slachtoffers. Heel de visserij dus. Nooit voorheen waren er zoveel rederijen die problemen hadden om hun schepen te bemannen. Een matroos te kort? Dan had je een waterkansje om er op een ander schip eentje af te snoepen. Het verhaal gaat over een reder die botweg op het dek van een ander schip sprong. De verbouwde bemanning die de netten aan het herstellen was kreeg de vranke mededeling: *'Ik heb een matroos nodig. Een van jullie moet hier alles laten vallen en voor mij komen varen'*. Had je ook nog een motorist nodig? Dat was pas echt pech. Deze uitstervende beroepsklasse is razendsnel gereduceerd tot een rampzalig handjevol. De verhouding vraag/aanbod bracht hier en daar zelfs al de belofte van stijgende loonsvoorwaarden mee. De reders zijn daar uiteraard niet zo blij om. En of dat soelaas zal bieden is twijfelachtig, maar er is voorlopig geen alternatief. Ondanks paniekerige pogingen om de eigen schuit bemand te houden bleven sommige schepen onverrichterzake tegen de kaai liggen. Het ene schip voor een paar dagen. Een ander veel langer. Een pril initiatiefje kon hier en daar de problemen wat vooruitschuiven. Hier werd een scheepsmeisje aangevonnen, daar een Bulgaar, ginds een Engelsman die niet wist van welk hout pijlen gemaakt. Maar een structurele oplossing blijft achterwege. Men moet het zout nog vinden maar het ei is al op. Zelfs als men plots het wondermiddel vindt (En het bestaat! Maar ik ga niet weer tegen zere schenen trappen. Een luisterend

oor bij de vissers zal u meer vertellen dan honderd columns) dat de visserij zo aantrekkelijk maakt dat de scheepsjongens en meisjes de visserijschool platlopen, dan is het probleem niet van de baan. De duurtijd die nodig is om nieuwe mensen op te leiden (visserijschool, stage, jaren vaart) naar de cruciale bemanningsposten (motorist en schipper) is veel te lang.

Er zijn geen mensen beschikbaar om dat gat op te vullen. De strenge eisen van de zeevaartinspectie gooien nog meer stokken in de wielen. Men moet motoristen toelaten om permanent een motor te bedienen die meer vermogen heeft dan hun kwalificatie. Tenslotte is een motor maar een motor, met een turbo en brandstofpompen en zo. Er lopen nog wat bekwame 300 en 750 pk motoristen rond die best wel een 1200 pk machine de baas kunnen. En is ervaring niet de beste leermeester? Maar de zeevaartinspectie blijft stug. Toch spijtig voor de rederijen die daardoor hun schip moesten in de haven houden. Een bijkomend gevolg daarvan was dat de hele bemanning technisch werkloos werd. Dat kan toch absoluut de bedoeling niet zijn in tijden van extreme bemanningsschaarste? De boosaardige gedachte dat dit alles deel uitmaakt van een achterkamerplan om de kleine reders weg te zuiveren zal ik maar vlug de kop in drukken. Want hoewel er verhalen de ronde doen over de Vlaamse visserij die een Siciliaanse maffioso met gemak een hartaanval konden bezorgen stel ik mijzelf weifelend gerust. Neen. Zo slecht kan niemand wezen. Benieuwd of de HVB-Lezer daar iets over de vertellen heeft.

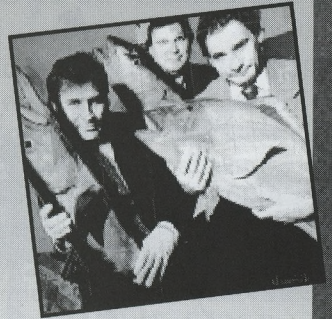
Froid

Welkom ! Willkommen ! Welcome ! Bienvenue !



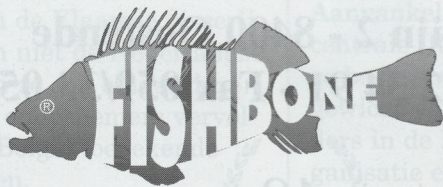
Beste Klant, Mevrouw, Mijnheer,

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 accomodatie 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 overvloed blijft de FISHBONE ROYALE... een zeevruchtenschotel voor 2 personen met inbegrip van 1 fles champagne voor slechts 2.950 fr.



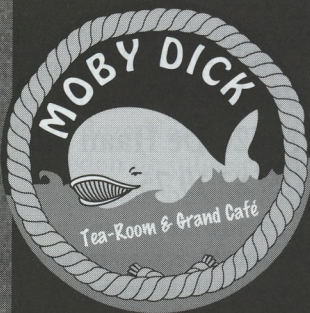
*probably the best
restaurant in the world!!!*

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

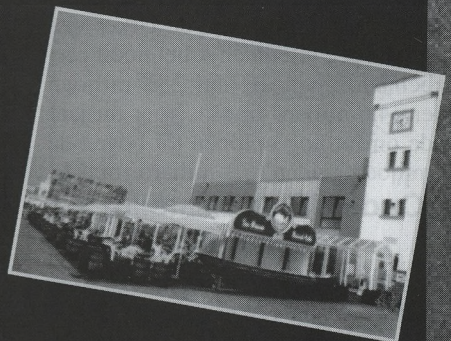


MOBY DICK

**Mosselpaleis - Zonneterras
Specialiteit Tongetjes**

Non Stop van/de 11h30 tot/à 23h30

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



Renovatiowerken aan de N.75 Sarvy



De Nieuwpoortse reder *Alain Rathé* (Rederij Cardijn) laat grondige renovatiowerken uitvoeren aan zijn kleine eurokotter (19,30 m.). De N.75 *Sarvy* ligt al een paar weken aan de Baelskaai in Oostende en zal wellicht tot begin december uit de vaart zijn.

De werken omvatten de vernieuwing van de keerkoppeling en het plaatsen van een hulpmotor. Het hele elektriciteitsnet wordt aangepakt, het visruim vernieuwd en de romp geschilderd. Er komt ook een transportband aan boord en op de brug zijn enkele instrumenten aan vervanging toe. De werken zijn toevertrouwd aan de firma *Deconinck-Depoorter en Bema*.

Urk rekt op recordomzet

De omzet van de NV Visafslag Urk heeft eind september de grens van 200 miljoen gulden (3,6 miljard frank) vier weken eerder overschreden dan vorig jaar. De totale jaarbesomming van de Urker visafslag bedroeg uiteindelijk het nooit eerder behaalde bedrag van 251 miljoen gulden (4,6 miljard frank). Voor dit jaar kan de omzet nog oplopen tot boven de 280 miljoen gulden (5,1 miljard frank).

Oude Urker visafslag gesloopt

De voorbije weken is de oude visafslag van Urk tegen de vlakte gegaan. Op de plaats komt een nieuwe IJsselmeervisafslag en bedrijfsruimte voor drie visgebonden ondernemingen.

De N.75 *Sarvy* is een stalen kotter met casco afkomstig van de Westvlaamse Scheepswerven in Oostkamp en afgebouwd door de Graeve in Zeebrugge. Het vaartuig kwam in juli 1986 in de vaart. (gw)

O.20, N.64, O.110, O.430 verkocht in Nederland

Enkele kleine Vlaamse garnaalvaartuigen zijn verkocht in Nederland. De vaartuigen zijn doorgesluisd zonder vergunning. Zij kunnen in Nederland dan ook enkel als garnaalvisser ingezet worden. Het gaat om vaartuigen die opgekocht werden, o.m. door reder Roger Casier, om bijkomend vermogen te verwerven. De O.20 *Goewind* is verkocht aan een rederij uit Den Oever en wordt als WR.74 *Catharina* geregistreerd. Het vaartuig krijgt eerst een nieuwe brug en motor vooraleer het opnieuw in de vaart komt.

De N.64 *Black-Jack* gaat naar Breskens. Het Nieuwpoortse vaartuig N.73 *Kotje* wordt vernummerd tot N.64 *Mooie Meid*.

De O.110 *Jeaninne-Margaret* komt ook in Zoutkamp terecht en wordt ingeschreven als ZK.67. Ook de O.430 *Bimin* is bij dezelfde Zoutkampse reder beland en komt in de vaart als ZK.64 *Poolster*.

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.

Nederlandse reders recruteren Vlaamse vissers

Zijn vissers zelfstandigen of loontrekkers

De personeelsadvertentie die vorige maand in HVB gestaan heeft, is niet onopgemerkt voorbijgegaan, zeker niet bij Ivan Victor, secretaris van de BTB, de vakcentrale van het ABVV waarbij de vissers aangesloten zijn. Hij plaatst bij die advertentie enkele belangrijke opmerkingen.

Overigens lijken de betreffende adverteerders al op de reactie van Victor vooruit te lopen, want in een nieuwe personeelsadvertentie (zie elders in dit blad) is er al geen sprake meer van 'maatschap-vissers', maar van 'bemanningsleden'. Maar laten we Victor aan het woord.

TIJDENS DE VOORBIJE JAREN is een dertigtal Vlaamse vissersvaartuigen in handen gekomen van Nederlandse reders. Gewiekste ondernemers zijn het die op die manier vaartuigen verwerven die veelal met ruime Belgische en/of Vlaamse subsidies gebouwd zijn; belastinggeld dat uiteraard bedoeld was om de Vlaamse visserij te steunen en niet de Nederlandse. Gewiekst zijn ze ook omdat deze Nederlandse ondernemers vervolgens de aan België toegekende quota opvissen.

Erg in dit alles is dat daarbij tot voor kort praktisch alle toegevoegde waarde in Nederland gerealiseerd werd: de vis werd voor honderd procent in Nederlandse afslagen aangevoerd, de schepen werden bemand door een volledig Nederlandse ploeg, herstellingswerken aan het schip gebeurden omzeggens uitsluitend door Nederlandse ondernemers. Met andere woorden: deze Nederlandse reders overschreden de (afgeschafte) Nederlands-Belgische grens alleen maar om te nemen wat hun goed uitkwam (de vennootschap, het schip, de quota...). Maar voor wat de opbrengsten betreft is er blijkbaar nog steeds een zeer erg geslo-

ten grens tussen Nederland en België.

Om deze aanslag op de Vlaamse vissersgemeenschap tegen te gaan werd destijds door alle sociale partners gepleit om de verdere 'uitverkoop' van de Belgische vloot onaantrekkelijk te maken. De overheid had daar wel oren naar en op 12 februari verscheen in het staatsblad een Koninklijk Besluit dat de economische band met het thuisland van een vissersvaartuig vastlegde.

Voortaan moeten de Nederlandse reders bewijzen dat ze ofwel 50% van de bemanning langs de Belgische kust gemonsterd hebben, ofwel dat ze 50% van de vangsten in Vlaamse vissershavens aangeland hebben en dat ze daarvan een belangrijk deel in de lokale visafslagen ter verkoop aangeboden hebben. Een combinatie van de voornoemde criteria is overigens ook mogelijk. Wanneer blijkt dat sommige reders niet aan die verplichtingen voldoen kan de visvergunning van het schip geschorst worden.

Terugkrabbelen

Aanvankelijk stond ook de Rederscentrale (RC) helemaal achter deze beslissing, maar naarmate het gewicht van de Nederlandse reders in de RC groeide, liet die organisatie een heel andere klok horen. Of wiens brood men eet... De veranderde houding van de RC kan misschien ten dele ook verklaard worden door de recente personeelsadvertenties die in HVB en in het Informatieblad van de RC zelf(!) verschenen zijn. Inderdaad is het mogelijk dat de Belgische reders daardoor nog een aantal bemanningsleden zien verdwijnen uit het toch al te kleine contingent vissers. Maar de betreffende advertentie houdt vooral gevaren in voor de Vlaamse vissers zelf die gelokt worden door een soort zelfstandigencontract (dat zelfs in Nederland onwettig is, maar er gedoogd wordt.). In de advertentie die HVB vorige

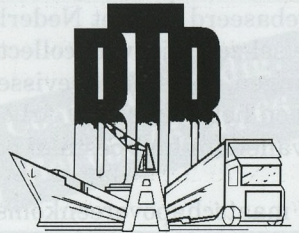
maand publiceerde (HVB X, 1999) werd door Nederlandse reders gezocht naar Belgische vissers die in het statuut van 'maatschap-visser' willen treden. Maar het moet duidelijk zijn: in geen geval is dat statuut toepasbaar op vaartuigen van ondernemingen waarvan de maatschappelijke zetel in België gevestigd is. Er bestaan immers

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS -
HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN
EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-

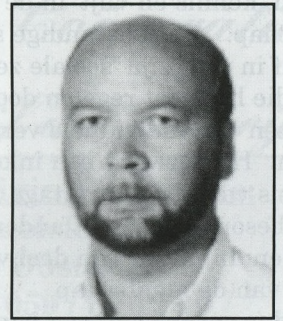
Maritiem

VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Secretaris



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27
Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

juridische precedentes waaruit blijkt dat de werknemers onder het sociaal zekerheidssysteem vallen van de lidstaat waar de zetel van de onderneming gevestigd is. Voor zover ik goed ingelicht ben is dat het geval voor alle Belgische rederijen die door Nederlandse reders opgekocht zijn. Verder is het zo dat wie in ons land onder het gezag en leiding van een derde werkt nooit als zelfstandige beschouwd kan worden.

Aanmonstering aan boord van vissersschepen die onder Belgische vlag varen gebeurt op basis van een overeenkomst wegens scheepdienst (wet van 1928).

Nadelen van de maatschap

Het Nederlandse maatschapstelsel is dus in België onwettelijk. Dat is maar goed ook want het zou het Belgische sociale zekerheidssysteem doorbreken dat op solidariteit gebaseerd is. Het Nederlandse stelsel zou bijgevolg collectieve regelingen, zoals het Zeevissersfonds en het Fonds voor Arbeidsongevallen, in hun bestaan bedreigen.

In de maatschapovereenkomst brengt de visser-contractant zijn 'arbeid, kennis en vlijt' in de vennootschap. Als zelfstandige staat hij zelf in voor zijn 'sociale zekerheid' die hij moet regelen door het afsluiten van individuele verzekeringen. Hij verwerft een inkomen op basis van een percentage in de netto besomming. Met andere woorden: hij krijgt een deel van de winst van de maatschap.

Er is dus sprake van een percentage op basis van de *nettobesomming*. Belangrijk om te weten is dat deze nettobesomming datgene is dat van de brutobesomming overblijft nadat volgende posten afgetrokken zijn: alle kosten tot juiste bewaring van de vangst, daaronder begrepen de kosten van de koeling; kosten van (smeer)oliën, gas en vetten; kosten van de plaatsbepalingsapparatuur; haven- en sluisgelden, kosten van voeding van alle contractanten en opvarenden, in zover aan boord gedurende de reis genoten; kosten van zoet water; kosten vangstsorteerderij; vrachtkosten onder aftrek van ontvangen vergoedingen, boetes, afslagkosten; losgeld; facto-

rij en aanverwante kosten; boetgelden voor de aan wal gerepareerde netten, huurpenningen voor navigatie- en opsporingsapparatuur; heffingen van overheidswege over de vangst, daaronder begrepen heffingen van publiekrechtelijke en privaatrechtelijke organisaties op visserijgebied; verschuldigde sociale premies, met name de premies ten behoeve van het Sociaal Fonds voor de maatschapvisserij; hetgeen bij maatschapovereenkomst specifiek in aanvulling op bovenstaande is geregeld.

Als het even tegenzit deelt de maatschapvisser ook in de verliezen van het vaartuig, want onderaan de lijst die we hierboven aanhaalden staat een artikel dat zegt: 'Indien er voorzover uit de uitoefening van het visserijbedrijf gelijk hierboven bedoeld geen baten doch slechts verliezen voortvloeien zo zullen deze verliezen gedragen worden door de maatschapsleden in dezelfde verhouding als waarin de winst onder hen verdeeld wordt (...)'.
 Bertal Vlaamse vissers komen van Nederland

Wat te doen

Het is maar normaal dat wij onze vissers in deze problematiek niet aan hun lot overlaten. Onze juridische diensten bouwen momenteel de nodige argumentatie op om een dam op te werpen tegenover de situatie die zich blijkbaar aandient. Als de bevoegde instanties die zaak niet vlug aanpakken, zullen het weer de vissers zijn die de dupe zijn. Want naar het schijnt zijn er wel Vlaamse vissers die interesse hebben om op deze Nederlands-Belgische schepen te varen. Aantrekkelijk is dan vooral de Urker gewoonte om het weekend (elk weekend!) voor de vissers vrij te houden. Maar er zijn, zoals we aangetoond hebben, mogelijks ook grote nadelen verbonden aan een contract met een buitenlandse werkgever. Daarom dit: elke visser doet er goed aan eerst bij ons langs te lopen vooraleer iets te ondertekenen, welke ook de overeenkomst is die hem aangeboden wordt.

Ivan Victor

O.V.A.

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!

Centrale — Eliane

Tel 059 / 33.90.90 — Fax 059 / 32.04.46

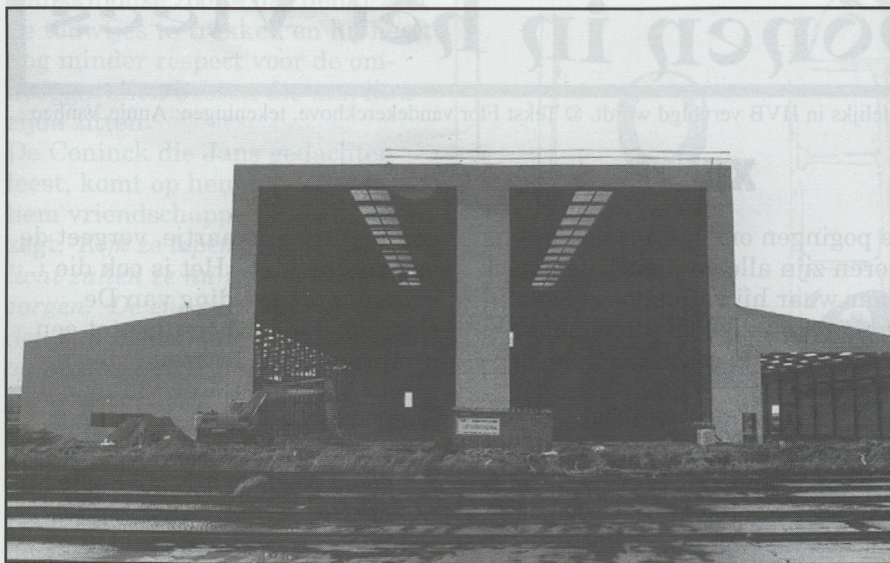
Facturering Steve 059 / 33.90.91.	Ziekte en arbeidsongevallen Patrick 059 / 33.90.92	Afslag Etienne 059 / 33.90.93
Koeltransporten Johan 059 / 33.90.94.	Loonadministratie Fabienne 059 / 33.90.92	Boekhouding Karine 059 / 33.90.96

Directeur — Marc BRUYER

059 / 33.90.99 — Email: OVA@skynet.be

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

SKB-Polyshipwerf rijst uit de grond



De overdekte werf heeft twee constructiehallen met een hoogte van 22 meter. (foto gw)

DE ANTWERPSE SCHEEPSBOUWER SKB heeft enkele maanden geleden de bouwwerken opgestart voor een nieuwe overdekte scheepswerf aan het kanaal Brugge-Oostende (Plassendale 1). De werf rijst uit de grond naast de leegstaande gebouwen van het failliete Béliard-Polyship. De SKB-werf heeft een bebouwde oppervlakte van 5.800 m² (88 m. x 66). Het middendeel bestaat uit twee bouwhallen met een hoogte van 22 meter. Die hoogte is nodig omdat de kustmijnenvegers (KMV's) volledig in Oostende zullen afgewerkt worden. De oplevering van de ruwbouw is voorzien in de week voor kerstdag. De realisatie van de werf zal uiteindelijk 150 miljoen frank kosten. Eenmaal in productie zullen er 100 tot 150 mensen aan de slag kunnen.

De bestemming van de leegstaande Polyshipgebouwen die ondertussen eigendom zijn van de Nederlandse Damen Shipyards Group blijft onduidelijk. Er zijn wel al instandhoudingswerken uitgevoerd.

Bij SKB is de engineeringstudie de deur uit en wordt nu door de bevoegde overheden bekeken. Met dit eerste deelcontract was een bedrag van 220 miljoen frank gemoeid. De studie moet leiden tot een raming van de kostprijs van de volgende fasen. De toewijzing van de tweede fase - de bouw van

het prototype van de eerste kustmijnenveger - moet daar logischerwijze op volgen. In de derde fase worden dan de bouworders voor de drie overige KMV's toegewezen. Het globale contract heeft een waarde van circa 11,7 miljard frank. (gw)

Faillissementen

ALLOO-SEABORN - De Rechtbank van Koophandel te Brugge heeft op 27 september het faillissement geopend van de NV Alloo-Seaborn uit de Kraakstraat in Zeebrugge. De vennootschap, een tweetal jaar geleden opgericht door de familie Alloo-Van De Cappelle en Jean-Marie De Decker, ontplooidde geen enkele activiteit, behalve dat ze werd gebruikt als vehikel om later de holding NV Seaborn op te richten. Seaborn nam ondertussen de Brugse visrokerij Alloo over. Het faillissement heeft geen gevolgen voor de werkzaamheden van de Brugse visrokerij.

REDERIJ VERWACHTING BVBA, Tijdokstraat 3, Zeebrugge, uitbating rederij ter zeevisserij. Op dagvaardiging failliet verklaard op 14 oktober 1999. De vennootschap was eigenaar van de Eurokotter Z.207 Verwachting.

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

Vlaamse Visserij Coöperatie

het toeleveringsbedrijf der visserij

Vestiging Zeebrugge:

Groenlandstraat 101

8380 Zeebrugge

Tel.: 050 / 55 15 57

050 / 55 28 70

Fax: 050 / 54 28 69

Vestiging Oostende:

H. Baelskaai 12

8400 Oostende

Tel.: 059 / 32 12 10

Fax: 059 / 32 12 10

Touwen, bindgaren, hijskabels, Grosby-sluitingen, enz.
Beschermkledij voor visserij en industrie
o.a. veiligheidsschoenen Atlas
Scheeps- en industrieverven en toebehoren
Stalen kabels (alle diameters)
Sportnetten, veiligheidsnetten, tuinbouwnetten, industrienetten

Scheepselectronica
Navigatie-apparatuur
Brandstoffen en oliën

HOGE KWALITEIT! - INTERESSANTE PRIJZEN!

De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

De slag der sporen... is een feuilleton dat maandelijks in HVB vervolgd wordt. © Tekst Flor vandekerckhove, tekeningen: Annie Vanhee

XIV

De lanen waar Jan doorheen gereden is, lijken in niets op de straten van de slachthuiswijk. Nochtans hebben ze alles met elkaar te maken, want het is met slachthuiswinsten dat de villa's in dit pronkerige miljoenenkwartier gebouwd werden. Jan heeft zijn oude Mercedes feilloos door het labyrint tussen de villa's geloodst. Voor een hek dat het gebrek aan stijl van de nieuwe rijken verraadt stopt hij de wagen. Nadat het zich geruisloos voor hem geopend heeft, rijdt hij de wagen een privé-weg op die naar helverlichte ramen leidt, waarvoor een tiental wagens geparkeerd staat. Binnen is de vergadering aan het einde gekomen. De man aan het hoofd van de tafel kijkt gestoord op als Jan de vergaderzaal binnenkomt. Zijn over jaren gesprei-

de pogingen om Jan uit de villa te weren zijn alle op niets uitgelopen. Daar waar hij van mening is dat diens aanwezigheid alleen maar extra moeilijkheden kan opleveren, blijft De Coninck volhouden dat ze Jan in de villa moeten dulden. Zolang hij een van hen is, of althans die indruk heeft, zal hij hun geen strobreed in de weg leggen. Gevaarlijk wordt hij pas wanneer hij zou begrijpen dat de heren van het miljoenenkwartier hem alleen maar misbruiken om het vuile werk op te knappen waarvoor zij zich zelf te mooi vinden. Dan pas zouden er extra moeilijkheden opduiken. Het moet gezegd dat De Coninck consequent is in zijn visie. Hij schuwt Jan niet, gaat met hem om als ware hij een gelijke, nodigt hem thuis uit op de koffie, stuurt

een nieuwjaarskaartje, vergeet de verjaardag niet. Het is ook die consequente houding van De Coninck die de voorzitter tot een compromis kon bewegen. Jan mocht blijven naar de villa komen, maar dan pas nadat de vergadering de belangrijke beslissingen genomen heeft. Officieel komt hij de toastjes leveren waarvan de aanwezigen overigens zelden proeven.

Zodra Jan het gebouw betreedt, maken de meesten zich klaar om te vertrekken. Ze knikken vaag naar Jan, maar hoeden er zich wel voor om hem een hand te geven of hem aan te spreken. Jan daarentegen kan het niet nalaten hen spottend bij hun naam te noemen. ('Ha, wie we daar hebben, als dat mijnheer Maurice niet is?!') Zij mogen Jan verafschuwen, het

ADVERTENTIE

OPROEP

OPROEP

GEVRAAGD: BEMANNINGSLEDEN

Namens een tiental reders, eigenaren van kotters onder Belgische vlag nodigen wij, ter voldoening aan de verplichtingen voortvloeiende uit het Koninklijk Besluit met betrekking tot de "Economische Band met de Vlaggestaat" vissers, woonachtig in de kustzone van België, van harte uit te solliciteren naar de functie van

BEMANNINGSLID

De kotters van genoemde reders opereren doorgaans succesvol met moderne schepen vanuit Nederlandse havens en maken in de regel reizen van maandag tot vrijdag/zaterdag.

Geboden wordt een goed garantie-loon, plus een aandeel in het netto resultaat van de besomming. Bovendien: goede secundaire arbeidsvoorwaarden.

Ervaring met het werk op een boomkor-kotter alsmede de benodigde patenten strekt tot aanbeveling.

Schriftelijke reacties (welke vertrouwelijk behandeld zullen worden) met opgave van leeftijd, ervaring en behaalde diploma's kunnen gestuurd worden naar:

Werkgroep Economisch Verband België.

P/A: Postbus 100

8320 AC URK

NEDERLAND

OPROEP

OPROEP

gevoel is wederzijds: Jan heeft niet het minste respect voor het franskiljonse zootje dat denkt aan de touwtjes te trekken en hij heeft nog minder respect voor de omhooggevallen boeren die aan hun zijde zitten.

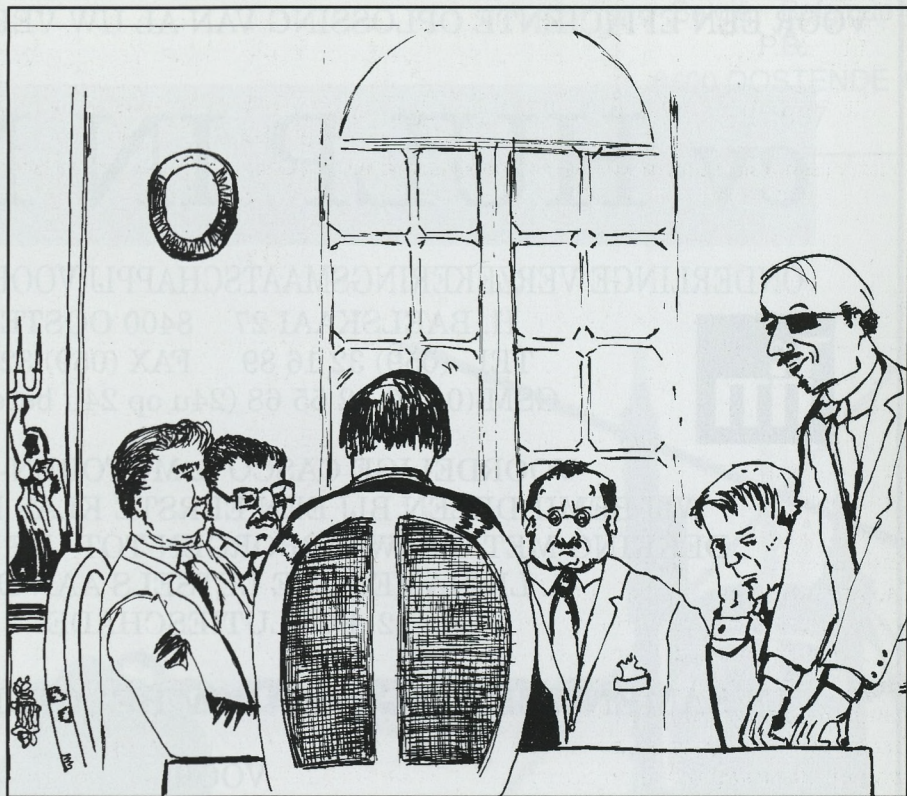
De Coninck die Jans gedachten leest, komt op hem toe, schudt hem vriendschappelijk de hand en zegt: *'Kijk ze lopen. Als de weerlicht zullen ze nu voor een alibi zorgen. De ene gaat naar het zuiden van Frankrijk, de andere gaat op prospectiereis naar China. Binnenkort zul je géén van hen nog in het land aantreffen.'*

Jan weet wat dat betekent. Het wil zeggen dat er een grootse operatie zal volgen. De mannen van de vergadering nemen hun voorzorgen voor het geval er iets misloopt. Ze zorgen er alvast voor dat ze op het cruciale ogenblik ver genoeg van het strijdtafereel zitten.

Wanneer uiteindelijk alleen nog De Coninck, Jan en de voorzitter in de villa overblijven, komt de laatste naar hen toe en zegt: *'Mijnheer Jan. De sector rekent op u. Soms moeten we hard optreden om de welvaart in stand te houden. Zo'n ogenblik is nu gekomen. Zelf moet ik helaas nog deze nacht naar Rusland vertrekken omdat ik daar een aantal afspraken heb met de jonge sector van dat land, maar mijnheer De Coninck zal u alles wel uitleggen.'* Vooraleer hij hen de villa uitlaat, geeft hij beiden een hand. *'Heren, ik weet dat ik op u kan rekenen'*. De voorzitter sluit de deur en gaat vervolgens zijn handen wassen.

De Coninck en Jan staan in de grote villatuin.

— *'De informatie die het meisje ons bezorgd heeft, is correct'*, zo zegt De Coninck, *'Jaak Dechatillon plant inderdaad een inval in 't slachthuis. Dat is bevestigd. Douane en accijnzen, rijksdwacht, belastingen, RSZ, veterinaire keuring, volksgezondheid, economische inspectie... Heel de bazar zal er zijn. Het codewoord dat ze je gegeven heeft klopt ook. Het wordt inderdaad De slag der sporen van hormonen in het vlees. Goeie informante. We hebben er goed aan gedaan het meisje in te schakelen. Spijtig dat we de datum niet kennen. Die kent Dechatillon waarschijnlijk zelf*



niet. En als hij die niet kent, kan hij het haar ook niet vertellen. Allez, dat is dus wat ze ons gezegd heeft.'

— *'Als het nodig is, wil ik bij haar nog wel eens aandringen hoor.'* De Coninck kijkt met zijn ene oog naar Jan en ziet in het duister niet of hij het of dat het als grapje bedoeld is. Dat laatste blijft een moeilijk punt tussen De Coninck en Jan. Ze delen niet hetzelfde soort humor.

— *'Neen,'* zegt De Coninck, *'da's nu ook het minste van onze zorgen. Zeg de schipper gewoon dat hij het plan zo vlug mogelijk moet uitvoeren. We hebben groen licht gekregen. Dat hij het nu maar doet en liever vandaag dan morgen. En, Jan, laat hem me asjeblijft niet lastig vallen met zijn details. Hoe, waar en wanneer is zijn zaak en alleen de zijne. Ik heb daar allemaal niets mee te maken. Ik heb andere kopzorgen, want je weet nog niet alles. De heren hebben het vandaag nog een beetje lastiger gemaakt dan het al is.'*

— *'Zo ken ik ze wel,'* is het enige dat Jan daarop antwoord, maar vanaf nu luistert hij met elke vezel in zijn lichaam naar de complicaties die De Coninck hem zal meedelen.

— *'Tja,'* zegt De Coninck, *'een duivelszak is ook nooit vol. Ze willen zo vlug mogelijk, nog voor de inval van Dechatillon, nog één keer een*

superslachtdag houden. Drie ploegen in een volle bezetting. Het moet een dagrecord worden.

Driekwart in het zwart. De rede-nering is dat het na de inval misschien wel gedaan zal zijn, dat de boeren niets meer zullen durven leveren, dat de zegels op het slachthuis gelegd zullen worden, of dat ons imago eronder lijdt, je weet maar nooit. En ze hebben natuurlijk niet helemaal ongelijk.'

— *'In afwachting zouden ze zich beter een beetje kalm houden,'* zegt Jan, maar hij weet dat zijn mening er nu even niet toe doet. Hetgeen aan de vergadertafel beslist werd zal hoe dan ook uitgevoerd worden. Strategie en tactiek moeten nu eenmaal wijken voor het onmiddellijke gewin dat aan de heren voorgespiegeld werd. Dat is de aard van het beestje.

— *'Vooruit,'* zegt De Coninck tenslotte, *'we moeten aan de slag. En weet je wat het codewoord is van onze superslachtdag? Brugse Metten! Vat je het? De Brugse Metten die De slag der gulden sporen van Jaak Dechatillon voorafgaan. Goed gevonden hé?'*

— *'Ja,'* zegt Jan. *'Goed gevonden.'* Maar hij kan niet lachen om de spitsvondigheden van de mooipraters aan de vergadertafel. Hij kijkt de nacht in en denkt aan de vliegtuigen waarmee ze zich binnenkort uit de voeten zullen maken.

VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN

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)

VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE
WIJ BEMIDDELEN BIJ EEN EERSTE KLAS P&I CLUB VOOR
DEKKING MET O.A. WAARBORGEN TOT US\$ 500.000.000 VOOR
1. LICHAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN
2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)

VOOR

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

FINANCIËEL ADVIES
VOOR DE VISSERIJ



'DE ZEE HEEFT VOOR MIJ
GEEN GEHEIMEN.
EN VOOR MIJ NIET ALLEEN.'

Mijn plannen? Daar wordt altijd naar geluisterd. Door mijn KBC-kantoor directeur en de adviseur voor de zeevisserijsector. Zij weten alles over de tendensen en de inkomensvooruitzichten in onze sector. En ze zoeken altijd de beste oplossing voor mij. Op maat, vlot en professioneel. Zij zijn dé specialisten voor kredieten in de zeevisserij.

Vanzelfsprekend wilt ook u de beste behandeling voor uw kredietdossiers. Kom dus zeker eens langs bij KBC. We adviseren u niet alleen bij uw investeringsplannen. Jaarlijks behandelen we ook talrijke subsidiedossiers (FIVA en FIOV). Kortom, een volledige service die de moeite loont.



KBC BANK & VERZEKERING VERENIGT
DE KREDIETBANK, ABB-VERZEKERINGEN EN CERA BANK.

We hebben het voor u.