

NIEUWE TUNNEL
ONDER WESTERSCHELDE
GAAT OPEN

NIEUWE UITDAGING:
STRIJD TEGEN
GOEDKOPE VLAGSTATEN
INDUSTRIELE VISSERIJ

NIEUWE IDEE:
SCHIPPER GODFROID:
LERING UIT
DE CANADESE ERVARING

NIEUW PROJECT:
BEELDHOUWER WIL
VLAAMSE WALVISVAART
HERDENKEN

NIEUWE REEKS:
OP DE DREMPEL VAN
HET EU-LIDMAATSCHAP
DEEL I: POLEN

VISSERS EN
GLOBALISERING



Oud-redacteur van HVB, Jef Klausing, stuurde ons een artikel op uit 'Het Rijk der Vrouw' van... 30 juli 1964. Daarin stond een uitgebreid stuk over de strandvisserij. Daarbij werd de oude paardenvisser David Daneel geïnterviewd die op de grens van Oostduinke en Koksijde woonde. Op de foto hangt de paardenvisser (Daneel?) de korre te drogen. Jef Klausing zelf komt deze maand in ons blad aan het woord op bladzijde 15.

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 70 jaar het geval.

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB 70

HET VISSERIJBLAD

**Onafhankelijk magazine
van de zee**

Losse nummers 2,50 euro

Colofon

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

V.u.: L. de Bliquy
Dorpstraat 121, Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:

HVB,

p.a. Brusselstraat 12, 8450 Bredene

Tel. en fax: 059/32 55 59

E-mail:

hetvisserijblad@hotmail.com

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

* **Jaarabonnement België** (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 29,75 euro op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

* **Jaarabonnement Nederland** (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 51,29 euro op nummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Fortis Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto G. Walters

Dit is een merkwaardig artikel geworden, een 'redactioneel' in twee stukken, uitgesmeerd over twee maanden. In het vorige nummer mochten de lezers al lezen dat de Leer van de Concurrentieverhoudingen een loze theorie is. Met andere woorden, het is iets dat geen steek houdt.

De Fabel der Concurrentieverhoudingen, deel 2

UITERAARD VRAAGT EEN mens zich vervolgens af waarom zovelen ons dan van het tegendeel proberen te overtuigen. Het antwoord is simpel: sommigen - en niet de eersten de besten - verdienen er geld aan.

Neem nu de olieramp met de tanker 'Prestige'. Waarom is dit een tanker met een enkele wand, in plaats van een dubbele zoals het hoort? Dat is omwille van de *Concurrentieverhoudingen* die de reder zagezegd niet toelaten zo'n investering uit te voeren. Waarom vinden we aan boord van die schepen een allegaartje van mannen die niet eens elkaars taal spreken? Dat komt doordat goed opgeleide zeelui de reder zagezegd teveel kosten en dus slecht zijn voor de *Concurrentieverhoudingen*. Waarom dragen dergelijke schepen trouwens de vlag van staten waar die schepen nooit ofte nimmer aanmeren (al is het maar omdat er bijvoorbeeld, zoals in Luxemburg, geen zee is)? Dat komt doordat fatsoenlijke vlagstaten zagezegd slecht blijken te zijn voor de *Concurrentieverhoudingen*. Waarom wordt er trouwens zoveel olie over zee naar het Westen vervoerd? Dat komt doordat economieën die de olie zouden verzaken en bijvoorbeeld gedeeltelijk op windenergie willen draaien, zagezegd in slechte *Concurrentieverhoudingen* geraken tegenover andere economieën die het bij de ouwe petroleum houden. Waarom willen de USA per se een oorlog met Irak uitvechten? Ze willen dat doen omdat een derdewereldland dat zich onafhankelijk opstelt zagezegd een gevaar betekent voor de *Concurrentieverhoudingen* van een hoogontwikkeld land dat volledig op petroleum draait.

Waarom werden in Afghanistan, Iran en Irak vele honderdduizenden mensen in het oorlogsgeweld vermoord? Juist! Tja, als je dat allemaal op de *Concurrentieverhoudingen* kunt afschuiven, dan klinkt het voor de bevolking natuurlijk veel aannemelijker dan wanneer je zou zeggen dat het je alleen maar om het eigen gewin te doen is.

Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer zo'n Prestige zijn olie kwijtspeelt en de vissers een gebied van 500 kilometer verliezen waar voortaan niet meer mag gevestigd worden, wanneer daardoor meer dan achtduizend mensen uit de vissector hard in hun levenswerk geraakt worden en achtduizend anderen op korte termijn hetzelfde verwachten. Dan komt het goed uit dat je de schouders kunt ophalen en zeggen dat dit tot de wetten van de Leer der *Concurrentieverhoudingen* behoort. Als je daarentegen zou toegeven dat dit alles omwille van plat winstbejag gebeurd is, dan zouden de mensen het niet pikken dat het nog eens voorvalt.

Maar is dat geen zwartkijkerij? Zal de ramp met het olieschip (de ergste milieuramp sinds Tjernobil!) zich in de toekomst herhalen? Wel zeker! Werd de ramp met de Prestige niet voorafgegaan door deze met de Anne Mildred Brovig (1966), Torrey Canyon (1967), Allegro en Pacific Glory (1970), Elini V en Amoco Cadiz (1978), Gino (1979), Tanio (1980), Exxon Valdez (1989), Aegean Sea (1992), Braer en British Trent (1993), Bona Fulmar (1997) en Erika (1999)? Is er dan iets dat ons laat vermoeden dat het er nu als bij toverslag mee ophoudt? Neen, dat is er niet. Zolang

de economie variaties blijft zingen op het refrein van de *Concurrentieverhoudingen*

zullen deze olieschepen voor onze kusten blijven vergaan en zullen even brave als naïeve zielen zich over de met olie besmeurde vogels op onze met olie besmeurde stranden ontfermen. Tenzij er een dag komt dat die brave zielen zich niet meer om de tuin laten leiden door de Leer der *Concurrentieverhoudingen* die al te lang gediend heeft om figuurlijk olie op de golven te gieten. En die dat helaas hoe langer hoe meer ook letterlijk begint te doen. Dat althans is de mening van...

de man op de kaai

OVER DE GEVOLGEN
VAN DE GLOBALISE-
RING: ZIE BLADZIJ-
DEN 12 & 20



Of we het elke maand zullen doen, is nog niet helemaal zeker. De ervaring leert ons immers dat langlopende reeksen in HVB nogal eens onderbroken worden ten voordele van de dwingende actualiteit. Toch maken we ons sterk dat we u in 2003 helemaal op de hoogte brengen van de visserij in alle visstaties die momenteel kandidaat zijn om de Europese Unie binnenkort te vervoegen.

op de drempel van het EU-lidmaatschap (I)

De Poolse visserij

Vervallen visserijgrootheid Polen is er nog niet klaar voor

ACHT OOST-EUROPESE LANDEN worden vanaf 1 mei 2004 volwaardig lid van de Europese Unie. Polen is er een van. Het is tevens de grootste visserijnatie van alle nieuwe kandidaten voor het EU-lidmaatschap. Polen is echter niet meer de visserijgrootheid van weleer. De vloot is verouderd en nagenoeg gehalveerd.

DE POOLSE VISSERIJSECTOR maakt momenteel minder dan 0,4 procent van de nationale economie uit. De totale productie van de sector is sinds eind jaren '80 geleidelijk aan steeds verder teruggelopen. De totale tonnemaat is sinds 1989 al met 57 procent afgenomen, grotendeels ten gevolge van de instorting van de markten in de voormalige Sovjetunie. Maar ook de overbevissing in de Baltische Zee en de vervuiling van de Poolse wateren heeft meegespeeld.

De Poolse visserijvloot telt ongeveer 400 vaartuigen van meer dan 12 meter en 925 kleinere boten die hoofdzakelijk op de Baltische Zee actief zijn. Het groot aantal fabrieksschepen van de diepzeevloot die vroeger naar Antarctica, de Falklandeilanden, Nieuw-Zeeland en de Okhotsk- en Beringzee trokken is gereduceerd tot 21 eenheden. Met een gemiddelde ouderdom van 30 jaar en hoog brandstofverbruik is de Poolse vloot totaal onvoorbereid op de concurrentie met de Europese lidstaten. Bovendien zal het door een gebrek aan parti-

culiere investeringen moeilijk worden om de noodlijdende en sterk verouderde vloot te moderniseren. Tot overmaat van de ramp schatten de Poolse autoriteiten dat de totale capaciteit van de vloot de komende jaren nog met 30 tot 40 procent moet afgebouwd worden om ze in overeenstemming te brengen met de beschikbare visbestanden. De jaarlijkse vangsten van de diepzeevloot zijn dramatisch teruggelopen. Van meer dan 300.000 ton (voor Alaska pollak) begin jaren '90 tot zo'n 50.000 ton vandaag. Het merendeel van de visserijproductie komt nu uit de Baltische Zee, waar elk jaar circa 150.000 ton gevangen wordt. De aanvoer bestaat vooral uit sprot, haring en kabeljauw. De aquacultuur staat voor zowat 15 procent (35.795 ton) van de totale visserijproductie in Polen. De meest gekweekte soorten zijn karp en forel. Voor visserijproducten is Polen een belangrijk exporterend en importerend land. Meer dan de helft van zijn visserijproductie wordt uitgevoerd. Het totale gewicht en

de waarde van de import ligt veel hoger dan de export en de totale productie van de visserijsector.

Onderhandelingen

In juni vorig jaar werden de onderhandelingen met de kandidaatlidstaten over visserijaange-

EU met 25 lidstaten vanaf mei 2004

De vijftien lidstaten met 305 miljoen burgers zetten de poort open voor maar liefst tien nieuwe landen en ruim 75 miljoen inwoners. Acht Oost-Europese landen (Polen, Tsjechen, Slowaken, Hongaren, Slovenen, Esten, Letten Litouwers) plus Malta en het Griekse deel van Cyprus worden vanaf 1 mei 2004 volwaardig lid van de Europese Unie. De kandidatuur van Turkije wordt eind 2004 opnieuw bekeken. Roemenië en Bulgarije zijn in 2007 aan de beurt. Ook Kroatië wil toetreden.

De EU pompt in de periode 2004-2006 40,8 miljard euro (1.646 miljard frank) in de economieën van de tien nieuwe lidstaten. Dat is aanzienlijk meer dan voorzien. Het extra geld dient voor de bescherming van de buitengrenzen, de nucleaire veiligheid en de plattelandsontwikkeling. Op 16 april ondertekenen de tien nieuwelingen en de vijftien EU-lidstaten het toetredingsverdrag. (gw)



gelegenheden stopgezet. Tijdens de onderhandelingen ging Polen akkoord met de communautaire regelgeving. In ruil hiervoor werd het Poolse verzoek ingewilligd om sprong toe te voegen aan de lijst met soorten waarvoor marktinterventiemechanismen gelden. Het verzoek om andere overgangsmaatregelen, waaronder een ontheffing van de toegang tot de Poolse Exclusieve Economische Zone (EEZ) in de Baltische Zee, werd daarentegen afgewezen. Bovendien zullen de door Polen in de Gemeenschap gebrachte vangstmogelijkheden worden toegekend, conform het beginsel van relatieve stabiliteit (quotumverdeelsleutel).

Polen nam voor de periode 2000-2006 een structureel visserijbeleid aan om de vloot te moderniseren. Binnen het ministerie van landbouw en plattelandontwikkeling werd een visserijdepartement in het leven geroepen en een visserijwet aangenomen die de vereiste instrumenten moet introduceren voor implementatie van de communautaire visserijwetgeving. Er zal echter nog heel wat moeten gebeuren alvorens Polen aan de 'acquis communautaire' kan voldoen. Met name zijn administratieve-, controle- en inspectiecapaciteit zal in dit licht moeten worden versterkt. (gw)

BRON: Visserij in Europa, nr 15, december 2002.

Foto: De nieuwbouw van vissersvaartuigen op de scheepswerven van de Oostzeehavens is door gebrek aan investeringen stilgevallen. (foto gw)

Cijfers 2000	Polen	EU
Vaartuigen -12 m	925	
Vaartuigen + 12 m	400	
Diepzeevloot	21	
Vangsten in ton	205.057	6.062.318
Aquacultuur (ton)	35.795	1.291.173
Visimport (ton)	275.850	8.432.019
Id (milj. euro)	323	21.514
Visexport (ton)	164.030	5.846.636
Id (milj. euro)	264	2.476
Werkgelegenheid	28.640	526.034
Visser's	6.600	251.685

Vlaamse vissersvloot blijft 128 vaartuigen groot

Capaciteit groot vlootsegment neemt nog steeds toe

Volgens de "Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 2003" blijft het aantal eenheden in de vloot op 128 behouden. Het totale motorvermogen en de tonnage ligt opnieuw iets hoger dan een jaar geleden.

DE CIJFERS LEREN ons dat het kleinste en het middensegment van de vloot steeds kleiner wordt, terwijl de capaciteit van het grootste segment blijft toenemen. Het totale motorvermogen (EPK) van de kleinste categorie vaartuigen verminderde sinds

1997 met 29 procent, het middensegment met 23 procent, terwijl het beschikbare EPK's van de vaartuigen van meer dan 180 brutoton met maar liefst 22 procent toenam. Die evolutie houdt uiteraard verband met de doorgevoerde verhoging van het maximale motorvermogen van 883 epk (1.200 pk) naar 957 epk (1.300 pk). Dat bijkomend vermogen werd immers weggehaald bij uit de vaart genomen kleinere vaartuigen.

De spreiding van de vloot per thuishaven vertoont geen wijzigingen. Oostende blijft de theoretische thuishaven van 35 vaartuigen, 75 vaartuigen zijn ingeschreven op Zeebrugge, 14 op Nieuw-

poort en 4 op Blankenberge. Door allerlei omstandigheden, o.a. stopzetting bedrijf, beslaglegging, faillissement zijn momenteel tussen de vijf en tien vaartuigen niet meer actief.

De Scheldevisserstvoot telt nog 9 vaartuigen, dat zijn er twee minder dan vorig jaar. (gw)

Verdeling motorvermogen:

Oostende 13.059 kW (+104 kW)
Zeebrugge 47.097 kW (+528 kW)
Nieuwpoort 3.404 kW (=)
Blankenberge 2.356 kW (=)
TOTAAL: 66.444 kW (+632 kW)

Verdeling tonnemaat:

Oostende 4.179 BT (+2)
Zeebrugge 17.974 BT (+181)

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

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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

BVBA
LEKENS H.



Nieuwpoort 1.100 BT (=)
Blankenberge 922 BT (=)
TOTAAL 24.175 BT (+183)

Gemiddeld vermogen steeds groter

Door het voortdurend dalend aantal kleinere vaartuigen neemt het gemiddeld motorvermogen per vaartuig elk jaar toe. Een kleine vergelijking maakt dit duidelijk. Van de 128 vaartuigen in de vaart zijn 60 vaartuigen met een vermogen dat boven het gemiddelde ligt, waarvan 51 eenheden met meer dan 735 kW (1.000 pk).

2003	128 vaartuigen	gemiddeld	519 kW
2002	128 vaartuigen	gemiddeld	514 kW
2001	126 vaartuigen	gemiddeld	500 kW
1990	205 vaartuigen	gemiddeld	382 kW

Vistrein-luifel verdwijnt



De luifel boven de spoorwegbedding van de vistrein, die vroeger uit de Oostendse mijn vertrok, verdwijnt. De aannemer is echter iets te vroeg gestart met de afbraak van de betonconstructie. Het Vlaamse Gewest liet de werken dan ook stilleggen in afwachting dat de sloopvergunning formeel afgeleverd is. Behalve het betonijzer zal het puin gebruikt worden om de spoorbedding te dempen. De vistrein werd afgeschaft in 1988. De nieuwe spoorlijn voor de aan- en afvoer van containers en goederen van de handelshaven langs de Vismijnlaan zal niet zo ver lopen. (foto gw)

Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

**ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN
PLAATSEN, HERSTELLEN & ONDERHOUD VAN DIESELMOTOREN
(ZOWEL MARINE- ALS INDUSTRIEMOTOREN)**

KRAANVERHUUR

MAGAZIJN MET RUIM ASSORTIMENT WISSELSTUKKEN

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

Z.319 aan de kant in kanaal Gent-Terneuzen



Het grote boomkorvaartuig Z.319 *Avontuur* ligt nog steeds aan de kant in het kanaal Gent-Terneuzen, waar het een plaats gevonden heeft aan de Scheepswerf De Schroef in Sluiskil. Naam en nummer van het schip zijn ondertussen overschilderd. Zoals reeds gemeld in HVB werden de Nederlandse vennoten van de BVBA Rederij Volharding door de gerechtelijke autoriteiten verhoord voor het niet nakomen van hun financiële verplichtingen. Scheepswerf De Schroef plaat-

ste vorig jaar een nieuwe Wärtislä-motor, een nieuwe generatorset en bouwde de fundering voor een nog te plaatsen twinriginstallatie. Door de werkzaamheden heeft het vaartuig, behalve een proefvaart, het voorbije jaar niet gevaren. De bemanning heeft begin dit jaar nog een poging ondernomen om het schip te kapen, maar geraakte niet voorbij de sluizen in Terneuzen.

De Z.319 is met 40,25 m. lengte een van de grootste vaartuigen van de 'Belgische' visserijvloot. Het vaartuig werd bij Maaskant Shipyards in Stellendam gebouwd

in 1989 als BOU.319 voor NV Dirk (Dirk Claeys) ter vervanging van de oude Z.319 *Philadelphian* (een omgebouwde IJslander). De rederij werd vervolgens overgenomen door Jan Korf uit Urk die het vernummerde tot O.319 *Zeldenrust*. In 1995 vond een ruilkoop plaats waarbij de Urkers Jannes en Jannie van de Berg hun UK.92 *Avontuur* afstonden in ruil voor de O.319. Na dekwerkzaamheden op de Scheepswerf Metz in Urk kwam het schip opnieuw in bedrijf als Z.319 *Avontuur*. (foto gw)

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

HVB is nu zeventig jaar jong.
Geef ons de middelen om...
er nog eens 70 bij te doen.



Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te 8450 Bredene. Faxen kan op 059 32 55 59. E-mail gaat naar: hetvisserijblad@hotmail.com.

3 ongevallen in 1 jaar tijd

Enkele jaren geleden hebben mijn vrouw en ik besloten om te gaan bouwen. Het ging ons immers voor de wind en ik verdiende in de visserij goed mijn brood.

Helaas bestaat er ook zoiets als het noodlot en dat sloeg bij mij twee jaar geleden toe, toen ik net voor kerstmis mijn rechervoet brak aan boord tijdens de werkzaamheden.

Ik dacht dat ik een tweetal maanden thuis zou moeten blijven, en dat ik via het Fonds voor Arbeidsongevallen (F.A.O.) toch een maandelijks bedrag zou ontvangen dat behoorlijk hoger ligt dan wat een werkloze krijgt.

Tegen de dag dat ik van de dokter het werk mocht hervatten had ik van het F.A.O. echter nog altijd geen frank gezien. Toen ik alweer enkele dagen op zee was, kwamen mijn papieren uiteindelijk toch in orde en kreeg ik eindelijk mijn cheque. Dus hield ik er de moed in: een beetje doorvaren en je bent er zo weer bovenop, zo dacht ik. Maar de 3de reis na het ongeval was ik in het nettenruim, toen er een zwaar onderwaterblok op mijn linkervoet viel. Ik kon nog net in het kombuis geraken, er werd besloten om de reis verder te zetten, maar zelf kon ik niet meer op dek komen. Enkele dagen later zijn we binnengekomen in Milford waar ze mijn voet in het gips gestoken hebben: gebroken.

Toen ik daarna thuis kwam, moest ik natuurlijk weer naar de dokter, weer een hele hoop papieren invullen en weer iedereen op de hoogte brengen van het ongeval.

Ik wist toen uit ervaring dat ik alweer enkele maanden thuis zou zijn, en ja hoor: het spelletje zou weer herbeginnen. Na een zeven- of achtal weken moest ik naar de geneeskundige adviseur van het F.A.O. Ik was toen al uit het gips en inderdaad: enkele weken daarna zat weer een cheque in de brievenbus. Maar ik zat toen wel al een tweetal maanden thuis, zonder inkomsten wel te verstaan en de reserves blijven niet meegaan hoor!

Begin december van vorig jaar had ik dan m'n derde (en hopelijk mijn laatste) ongeval, dat was in het visruim gebeurd waar ik van een behoorlijk hoogte op mijn rug was gevallen. De bemanning heeft geholpen om mij boven te brengen. Eerst voelde ik bijna niets, maar ik kon niet goed ademen. Na een uurtje begon ik opeens hevige pijn in m'n rug te voelen en we besef-

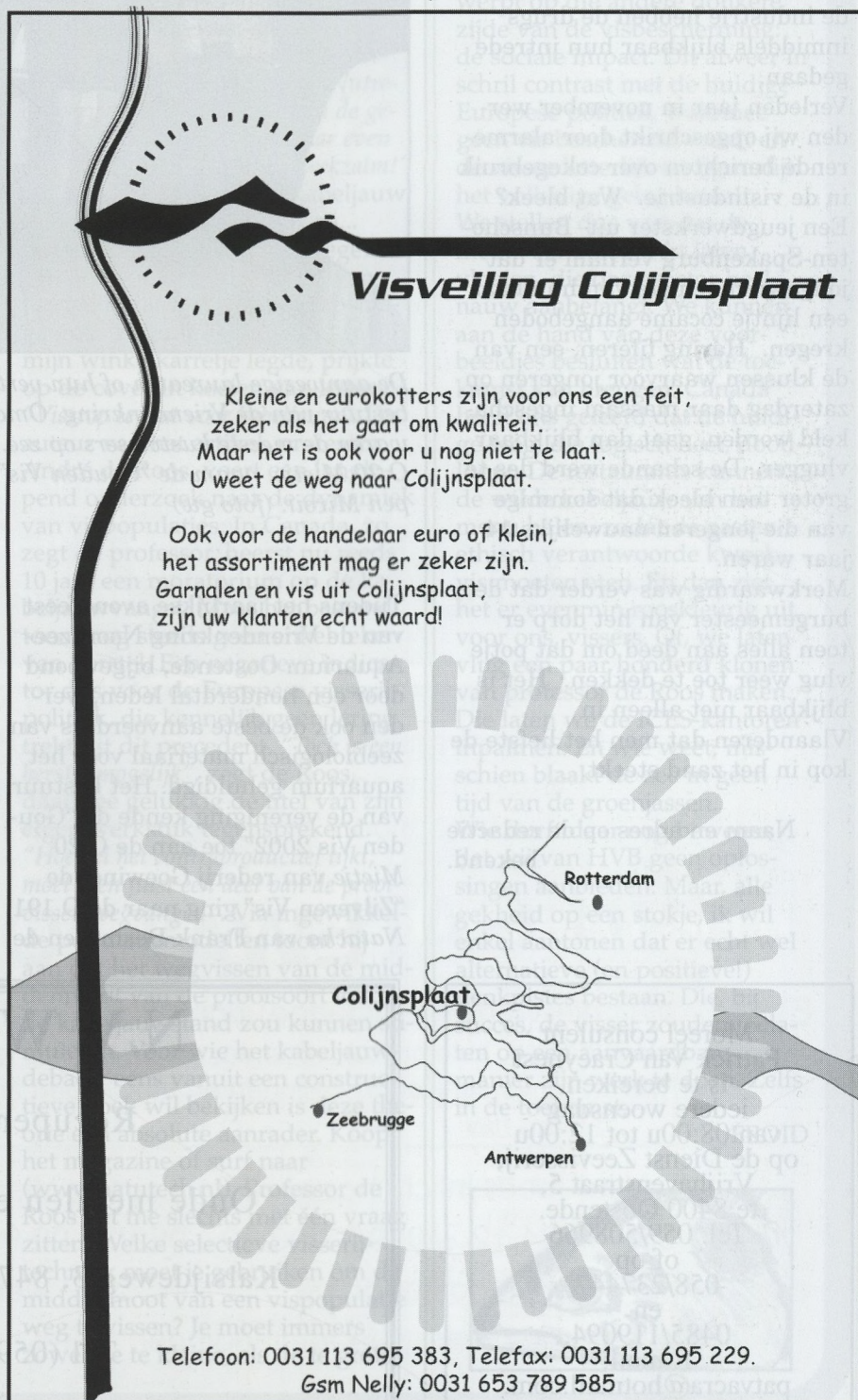
ten dat er was iets mis was. Er werd besloten om koers te zetten richting Milford en de hele bemanning vandaar naar huis te laten trekken. Thuis aangekomen, heb ik mij onmiddellijk naar de dienst spoedgevallen begeven, waar men constateerde dat er een ruggenwervel gerbroken was: 2 dagen opname, en een korset dat ik gedurende 1 maand moest dragen. Tijdens een 2de bezoek aan de dokter bleek dat de toestand enorm verslechterd was: ik moest onder het mes en wel zo vlug mogelijk. Ik heb daarin toegestemd. Een dag voor de operatie kreeg ik een brief van het F.A.O. dat ik mij moest aanmelden bij de adviseur, maar ik kon

dat niet doen omdat ik moest geopereerd worden. Ik heb dan het F.A.O. opgebeld en die adviseur ook: 'We zullen een nieuwe afspraak moeten maken', zeiden ze.

Nu ben ik terug al vele weken thuis en heb intussen alweer contact met het F.A.O. gehad, ben naar de geneeskundige adviseur geweest en heb 1 à 2 weken nadien eindelijk weer een cheque gekregen.

Ik was toen al vele weken thuis. Ik vraag mij gewoon af waarom dit alles zo lang moet duren, het kan toch ook op een andere manier, of niet?

Michael Savels, Heist



Visveiling Colijnsplaat

Kleine en eurokotters zijn voor ons een feit,
zeker als het gaat om kwaliteit.
Maar het is ook voor u nog niet te laat.
U weet de weg naar Colijnsplaat.

Ook voor de handelaar euro of klein,
het assortiment mag er zeker zijn.
Garnalen en vis uit Colijnsplaat,
zijn uw klanten echt waard!

Rotterdam
Colijnsplaat
Zeebrugge
Antwerpen

Telefoon: 0031 113 695 383, Telefax: 0031 113 695 229.
Gsm Nelly: 0031 653 789 585

Uit Nederland kregen we ook nog volgende brief toegestuurd.

Ook drugs in de Nederlandse vissector?

Uw artikel in HVB van vorige maand over het drugsgebruik in de visserij heeft mijn aandacht getrokken. Het is goed dat er over die zaken open en bloot gesproken wordt, want het heeft geen zin om die smerige zaken nog langer gedekt te houden. Uw stuk toont evenwel ook een leemte. Ook in de visverwerkende industrie hebben de drugs inmiddels blijkbaar hun intrede gedaan.

Verleden jaar in november werden wij opgeschrikt door alarmerende berichten over cokegebruik in de visindustrie. Wat bleek? Een jeugdwerkster uit Bunschooten-Spakenburg vernam er dat jonge werknemers van hun baas een lijntje cocaïne aangeboden kregen. Haring fileren, een van de klussen waarvoor jongeren op zaterdag daar massaal ingeschakeld worden, gaat dan blijkbaar vlugger. De schande werd des te groter toen bleek dat sommige van die jongeren nauwelijks 14 jaar waren.

Merkwaardig was verder dat de burgemeester van het dorp er toen alles aan deed om dat potje vlug weer toe te dekken. Het is blijkbaar niet alleen in Vlaanderen dat men het liefste de kop in het zand steekt.

Naam en adres op de redactie bekend.

Moreel consultant
Patrick Van Craeynest
is te bereiken
iedere woensdag
van 08:00u tot 12:00u
op de Dienst Zeevisserij,
Vrijhavenstraat 5,
te 8400 Oostende.
Tel. 059/508966
of op
058/237447
en
0485/119094.
E-mail:
patvacra@hotmail.com.

OOSTENDE

Gouden, zilveren en bronzen vis uitgereikt



De aanwezige laureaten of hun vertegenwoordigers en de leden van het bestuur van de Vriendenkring. Omdat het weer koud maar rustig was waren de meeste kustvissers op zee. Marcel Rau, bemanningslid van de O.20 Mietje, nam de "Gouden Vis" in ontvangst uit de handen van schepen Miroir. (foto gw)

Tijdens het jaarlijkse avondfeest van de Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende, bijgewoond door een honderdtal leden, werden ook de beste aanvoerders van zeebiologisch materiaal voor het aquarium gehuldigd. Het bestuur van de vereniging kende de "Gouden Vis 2002" toe aan de O.20 *Mietje* van rederij Goewind, de "Zilveren Vis" ging naar de O.191 *Natacha* van Frank Desmit en de

"Bronzen Vis" naar de O.152 *Aran* van rederij Aran (Lorenzo Desmit) en de O.190 *Renilde* van Lucien Desmit. In totaal brachten vorig jaar veertien vaartuigen visvoer of levende zeedieren binnen. Het waren niet allemaal kustvissers. Ook de O.29 Broodwinner de hektreiler O.316 *Aegir* leverden een bijdrage. (foto gw)

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

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

TUSSEN SCHIP & KAAI



KABELJAUW IS EEN populair onderwerp geworden. Bijna geen enkel tijdschrift heeft zichzelf de laatste tijd tekort gedaan door niets over kabeljauw te publiceren. De aanleiding daartoe was uiteraard te zoeken in de strenge kabeljauwherstelplannen die door de ICES aanbevolen werden. Waarna de Europese visserijministers met elkaar in de clinch moesten om de afgekloven beentjes te verdelen. Na de verslaggeving over de resultaten van die marathonvergadering ontwikkelde zich een nieuwe *topic* in de media. De kabeljauwvangsten werden dan wel streng aan banden gelegd. Maar hoe kon Jan-met-de-pet zelf meehelpen om die zieltogende populatie te herstellen? *Weekend-Knack* bijvoorbeeld, berichtte dat de Nederlandse beweging "Wakker Dier" (zeg maar het equivalent van onze "Gaia") oproept tot "ethisch verantwoord genieten. De actiegroep dwingt de Nederlandse restaurants om foie gras van de spijkskaart te halen, omdat ganzen geen leven meer hebben. Maar, zeggen ze, er zijn nog meer lekkertijen die de ethische genietter dient te vermijden. Kaviaar, kikkerbillen, batterijkippen, kistkalveren en...kabeljauw." De "vis des volks" verwerft in één klap het etiket van decadent luxeproduct. Als je hem eet hoor je heel erg schuldig te voelen. Het is gewoon niet meer bon ton. Op dezelfde bladzijde van dezelfde "Weekend" staat nog een ander artikel. Ik citeer: "Visserij en kabeljauwliefhebbers

zijn geschokt door de nieuwe maatregelen, die de wilde kabeljauw tegen uitsterven dienen te behoeden. Voor de firma 'Nutreco', de grootste producent van kweekzalm, komen de nieuwe visquota op het goede moment. Sinds februari wordt in Noorwegen op grote schaal kabeljauw gekweekt. De firma verkoopt jonge kabeljauwvisjes aan professionele kwekers, die de babyvisjes in grote netten in de fjorden vermesten tot volwassen dieren. 'Nutreco' verwacht dat de markt van de gekweekte kabeljauw over 10 jaar even groot zal zijn als die van kweekzalm!" Het einde van de wilde kabeljauw is nakend, onafwendbaar en... gewenst, lees je tussen de regels. En toen ik de januari-editie van het Nederlandse wetenschapsmagazine "Natuur & techniek" in mijn winkelkarretje legde, prijkte op de cover in koeien van letters: "Visstop te laat voor kabeljauw". De auteur van het artikel, professor André de Roos, voert een langlopend onderzoek naar de dynamiek van vispopulaties. In Canada, zo zegt de professor, heerst nu reeds 10 jaar een moratorium op de kabeljauwvangst. Maar het bestand toont nog steeds geen enkel teken van herstel. Een negatieve indicator dus voor de Europese visserijpolitiek, die kennelijk geen lering trekt uit dit precedent. "Toch is een herstel mogelijk", zegt de Roos, daarmee gelukkig de titel van zijn eigen werkstuk tegensprekend. "Hoewel het contraproductief lijkt, moet men juist een deel van de prooivissen wegvangen". Via ingewikkelde populatiemodellen toont hij aan dat het wegvissen van de middenmoot van de prooi soort lodde de kabeljauwstand zou kunnen stimuleren. Voor wie het kabeljauwdebat eens vanuit een constructieve hoek wil bekijken is deze theorie een absolute aanrader. Koop het magazine of surf naar (www.natutech.nl). Professor de Roos liet me slechts met één vraag zitten. Welke selectieve visserijtechniek moet je gebruiken om de middenmoot van een vispopulatie weg te vissen? Je moet immers zowel de te kleine, als de te grote

exemplaren een ontsnappingsroute bieden. Hoe dan ook, is het zeer verhelderend om vast te stellen dat niet alle wetenschappers verstrikt zitten in hun eigen paardengareel. De Roos biedt een verfrissende kijk, die een heel ander licht werpt op die andere donkere zijde van de visbescherming: de sociale impact. Dit alweer in schril contrast met de huidige Europese politiek, waarmee geen vis beschermd wordt en de visser letterlijk en figuurlijk het volledige gelag betaalt. We stellen dus vast dat de media een hoop inkt laten vloeien, die onze sector heel nauw aanbelangt. We kunnen aan de hand van deze voorbeeldjes besluiten wat de toekomst kan brengen. Canada heeft ons geleerd dat de huidige weg, die logisch heet, doodloopt. De restaurants kunnen de wilde kabeljauw van het menu halen, zodat de gasten ethisch verantwoorde kweekvis moeten eten. En dan ziet het er evenmin rooskleurig uit voor ons, vissers. Of, we laten plug een paar honderd klonen van professor de Roos maken. Die laten we de ICES-kantoren inpalmen. En wie weet, misschien blaakt de zee in geen tijd van de groenjassen. Wie durft daar nog beweren dat wij van HVB geen oplossingen aanbieden. Maar, alle gekheid op een stokje, ik wil enkel aantonen dat er echt wel alternatieve (en positieve!) denkpijpen bestaan. Die, bij succes, de visser zouden toelaten op een aanvaardbare manier zijn werk te doen. Zelfs in de toekomst.

FROID



PAKISTAN:

Globalisering zet kleine vissers buitenspel

ISLAMABAD, 18 februari (IPS) - Kleine vissers in Pakistan beginnen almaar feller te protesteren tegen de exclusieve rechten die hun regering aan buitenlandse fabrieksschepen heeft toegestaan om in een zone tussen 12 en 35 zeemijlen voor de Pakistaanse kust hun netten uit te werpen. Tegenstanders stellen dat de buitenlandse concurrentie twee miljoen mensen in Pakistaanse visserdorpen in de problemen brengt.

SINDE SEPTEMBER 2002 heeft de Pakistaanse overheid al aan 15 industriële vissersschepen uit China, Taiwan en Zuid-Korea een licentie verleend. Het gaat om "middelgrote" trawlers van 100 tot 250 ton. De Pakistaanse regering benadrukt dat het om een "experiment" gaat - de havenautoriteiten van Karachi mogen tijdens de proefperiode maximaal 20 middelgrote en 10 grote fabrieksschepen in Pakistaanse wateren toelaten. De buitenlandse trawlers moeten alle vis die ze er bovenhalen in Pakistan aan land brengen. De regering gaat ervan uit dat de industriële vissers veel geld zullen

binnenbrengen door de belasting die ze op hun vangsten betalen en via het gebruik van havenfaciliteiten. Pakistan hoopt door de nieuwe politiek ook meer vis te kunnen exporteren - nu komt het land aan een eerder mager jaarlijks exportresultaat van ongeveer 140 miljoen euro.

De tegenstanders van het nieuwe visserijbeleid zeggen dat de fabrieksschepen gebruik maken van tot drie kilometer lange netten waarin zowat alle vissen en andere zeedieren van enige grootte gevangen raken. Soorten die commercieel niet interessant zijn,

worden dood teruggeworpen - daarbij gaat het soms om 90 procent van de vangst. Kleine vissers zeggen dat ze hun vangsten als gevolg van die praktijken nu al zien teruglopen. Bovendien worden de Pakistaanse vissers gekortwiekend door de beslissing de fabrieksschepen exclusieve rechten toe te kennen tussen 12 en 35 mijl voor de kust. "Pakistaanse vissers moeten nu uit die zone wegblijven, wat betekent dat ze nog hoogstens 12 mijl mogen uitvaren," legt Mohammad Ali Shah uit, de directeur van het Pakistan Fisherfolk Forum (PFF). Die organisatie neemt het op voor de arme vissers die langs de 1120 kilometer lange Pakistaanse kust leven. Als de licenties van de buitenlandse fabrieksschepen niet worden ingetrokken, komt het tot "een grote sociale en ecologische catastrofe", voorspelt Shah.

Ook voor de Pakistaanse vislief-

NOG OVER DE
GEN VAN DE
LISERING:
ZL

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchttransport



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

YOUR GATEWAY TO EUROPE

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

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

e-mail : info@vismijnoostende.be

website : www.ova.be

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

hebbers is er slecht nieuws. Volgens de Fishermen Cooperative Society (FCS), de oudste visserijorganisatie in het land, werd er in 2002 in de haven van Karachi maar iets meer dan 7.000 ton vis aangevoerd, bijna 2.000 ton minder dan in 2001. Volgens de FCS is dat vooral te wijten aan het gebruik van "illegale netten" door de buitenlandse trawlers. Maar ambtenaren van de visserijhaven van Karachi geven informeel ook toe dat de buitenlandse vissers een deel van hun vangst in de havens van de Perzische Golf verkopen - daar haalt vis hogere prijzen.

Muddassir Rizvi

Crangon vist op sprot voor olieslachtoffers



Via verschillende kanalen werden de vogelvangcentra in Oostende voorzien van vis, maar dat volstond niet om de duizenden bekken van de met zware stookolie besmeurde zeevogels te voeden. Ook reder Willy Versluys en de bemanning van de Crangon droegen hun steentje bij. Schipper Ronny Lagast, David Demey, Daniel Pieter en William Delanoye sleepten een stukje kustwateren rond de Wenduinebank af op zoek naar verse sprötjes. Blijkbaar waren de visjes nog niet in grote getale aanwezig. Het dagje sprötvisserij leverde toch een volle mand zilvervisjes en wat garnaal op. De vangst ging onmiddellijk naar de herstellende olieslachtoffers in de lokalen van de Marinekazerne Bootsman Jonson. (foto gw)

De meest krasse teksten van Flor Vandekerckhove verzameld in één boek

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

De Nar

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

Minister Jaak Gabriëls in een brief aan de CVR

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

Senator Jan Loones in een Commissievergadering van het Vlaams parlement.

* *'Hij is tegen alles!'*

Aalmoezenier Demaeght in een gesprek met de lekenconsulente van Oostende

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

Het Laatste Nieuws.

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

Bart Schiltz in de RC.

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

Tijdingen.

Polemist ter zeevisserij

Essays, commentaren, pamfletten en polemieken

Flor Vandekerckhove

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

Twee nieuwe vleugels voor Zeemanshuis Godtschalck



De uitbreidingswerken zijn gestart. Het zeemanshuis Godtschalck krijgt aan beide zijden een nieuwe vleugel. (foto gw)

DE VERBOUWINGSWERKEN AAN het Zeemanshuis Godtschalck op de grens tussen Bredene en Oostende zijn gestart. Omdat het rusthuis niet meer beantwoordt aan de wettelijke comfortnormen wordt het hele complex gerenoveerd en uitgebreid met twee nieuwe vleugels.

HET ZEEMANSHUIS WERD in 1925 gebouwd met gelden uit het leegat van Hélène (1850-1915) en Isabella (1851-1912) Godtschalck, dochters van Eugène-Jean Godt-

schalck (1813-1880), luitenant bij de Koninklijke Marine, en Eulalie-Félicité Dansaert (+1883). Het echtpaar woonde in Brussel maar was vaak in Oostende. Zij waren zeer begaan met het lot van de zeevarenden en de vissers aan de kust. Hun omvangrijke verzameling antiek en kunstwerken werden destijds bij testament geschonken aan de Belgische Staat. Op vraag van de schenksters kreeg de collectie een opstelling in de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis in Brussel in een naar hen genoemde zaal. Het vermogen van de zusters, zeven tot

acht miljoen franken uit die tijd, moest aan liefdadigheid besteed worden, onder andere aan het bouwen van een hospitaal voor matrozen, een kinderkribbe en een school voor weeskinderen. In 1922 werd het beheer van het leegat (geld, waardepapieren, gronden) toevertrouwd aan een stichting die in de duinen nabij Oostende het zeemanshuis liet bouwen. Oorspronkelijk was er plaats voor zestig bejaarden, maar om praktische redenen werd dit teruggebracht tot vijftig. Momenteel resideren 27 gewezen zeemannen en 23 vrouwen in het zeemanshuis. De jongste is 76 jaar oud en de oudste 98 jaar. Om als bejaarde opgenomen te worden in het rusthuis moet minstens vier jaar zeevaart kunnen aangetoond worden. Absolute voorrang wordt nog steeds gegeven aan vissers en zeevarenden met een staat van dienst van meer dan twintig jaar.

Bouwwerken

De aanpassing van het zeemanshuis gebeurt in twee fasen. Eerst wordt het bestaande complex uitgebreid met twee nieuwe vleugels van twee verdiepingen die in verbinding staan met het bestaande gebouw. De tweede fase omhelst de renovatie van het hoofdgebouw. De werken moeten voltooid zijn tegen februari volgend jaar. De kostprijs bedraagt 2,9 miljoen euro (118 miljoen frank). In het vernieuwde zeemanshuis zullen de residenten over ruimere kamers beschikken, voorzien van het nodige comfort. Het aantal kamers voor koppels of alleenstaanden wordt uitgebreid tot 75. (gw)

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Dat de Oostendse volkskundige Jef Klausning (84) in zijn stad de Prijs van de Culturele Raad toegewezen kreeg, meldden we u vroeger al. Dat Jef ooit nog hoofdredacteur van HVB geweest is, weten de lezers inmiddels ook. Bovendien ziet de aandachtige toeschouwer dat de man nog steeds tot de medewerkers van dit blad behoort. Op onregelmatige tijdstippen haalt hij daarbij voor ons oude koeien uit de sloot.

Vandaag publiceren we een bijdrage van de gevierde Klausning onder de merkwaardige titel:

Leugens op flessen trekken

IN HET BRITSE 'The Shipping Gazette' van 15 januari 1914 stond volgend merkwaardig berichtje: 'The Margate police forwarded to us a message in Flemish, taken out of a bottle picked up yesterday morning on foreshore Margate'. Het bericht bleek een noodoproep te bevatten. De krant vertaalde het in het Engels en de lezers vernamen op die manier dat de Oostendse stoomtrawler O 38 *Princesse Marie José* aangevaren was en gezonken. Het bericht, ondertekend door de schipper, wist nog te vertellen dat iedereen aan boord daarbij omgekomen was: 'all gone forever'.

De Oostendse reder Golder herkende evenwel het geschrift van zijn kapitein niet. Bovendien bleek het schip niet eens vermist te zijn. Er werd bijgevolg een onderzoek ingesteld door de Belgische zeevaartpolitie.

Het handschrift van de 'message in a bottle' werd vergeleken met dat van de bemanning en uiteindelijk ontdekten men dat de 19-jarige visser Louis Lefevre een grap had willen uithalen. De snoodaard bekende en verklaarde dat hij de fles de voorgaande reis overboord gesmeten had, op ongeveer 4 à 5 mijl ten oosten van het lichtschip *Sandtjie*. Hij had daarmee het artikel 126 van het strafwetboek overtreden en werd ter beschikking van het gerecht gesteld. Het is ons evenwel niet bekend of hij er ook voor gestraft werd.

De fles van de Pamir

Op 5 januari 1958 werd op het strand aan de Engelse westkust een fles gevonden met een lange, in het Duits gestelde brief die veelzeggend als volgt begon: 'Wij moeten met man en macht verzuipen.' In de tekst werd de eigenaar van het

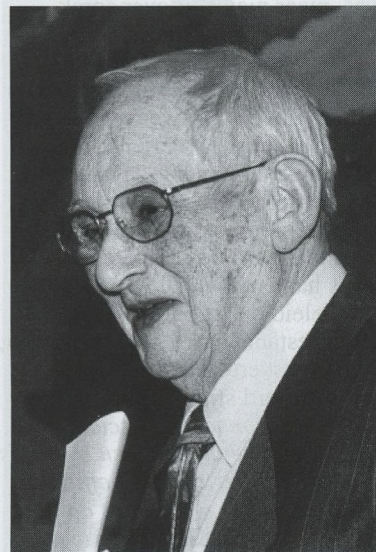
Duitse schip *Pamir* van grove nalatigheid beschuldigd, vooral wat betreft de veiligheid aan boord en de toestand van de reddingsmiddelen.

Die *Pamir* was op zaterdag 21 september 1957 vergaan ten zuid-westen van de Azoren. Van de 86 opvarenden konden slechts dertig een onderkomen vinden in twee halvol water gelopen reddingsboten. Het duurde 36 uur vooraleer een eerste reddingssloep door een schip opgemerkt werd. Van de tien mensen die er eerst een plaats in gevonden hadden, waren er maar vijf meer overgebleven. Twee anderen waren van de kou gestorven en drie drenkelingen waren in een vlaag van zinsverbijstering overboord gesprongen. De tweede sloep, waar oorspronkelijk 20 schipbreukelingen een plaats in hadden gevonden, leverde 72 uur later nog maar één enkele overlevende op.

De scheepsramp wekte in die tijd veel beroering, vooral omdat de rederij inderdaad verweten werd onvoldoende voorzorgen genomen te hebben. Maar de brief-in-de-fles bleek toch verdacht te zijn. De *Pamir* was immers bijzonder snel gezonken en niemand zou in het helse onweer de gelegenheid gehad hebben zo'n lange brief te schrijven. Verder was het onmogelijk dat de zeestromen de fles van de plek van het onheil, ten zuid-westen van de Azoren, naar de Engelse zuidkust zou gespoeld hebben. Maar dat de fles van een opvarende van de *Pamir* kwam was dan weer zeer waarschijnlijk, want de vermelde details konden alleen maar door insiders weten zijn.

Uiteindelijk vielen de verdenkingen op Hans Grosse Dunker, een 45-jarige staatsloze die tot 1955 als 2de officier op de *Pamir* gevaren had. Deze Dunker had een kind waarvoor hij onderhoudsgeld moest betalen, wat hij echter nagelaten had. De overheid recupereerde het geld uiteindelijk via de rederij. Dunker had ervoor ontslag genomen, en zich later gewroken door een kwalijk riekend flessenpostbericht de wereld in te sturen.

Jef Klausning



SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

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

E-mail: info@shipyard-lowyck.com

Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

Vanleenhove en het grijze circuit

Sinds de Rederscentrale in haar blad het fenomeen van het grijze circuit aangekaart heeft, is het hek blijkbaar van de dam. Wat door iedereen geweten was, maar niemand over sprak, blijkt een topic te worden. In het Vlaams parlement stelde volksvertegenwoordiger Gilbert Vanleenhove er al een vraag over. Hij wees landbouwminister Dua erop dat er een kloof bestaat tussen de cijfers die de overheid hanteert en datgene wat de vissers daadwerkelijk opvissen. Omdat de overheid uiteraard de officiële vangstgegevens hanteert bij het ontwikkelen van een beleid denkt zij ten onrechte dat de visbestanden er zwak voor staan, aldus de volksvertegenwoordiger. In haar antwoord stipte minister Dua aan dat het *'een moeilijke discussie is omdat we het eigenlijk hebben over iets waarvan we het bestaan niet officieel weten. Het valt me wel steeds op dat naar aanleiding van de discussie over de TAC's en quota, de visserijsector mij steeds zegt dat het om een vrese-lijke onderschatting gaat.'* Het is de minister blijkbaar duidelijk dat *'er officiële en officieuze cijfers zijn.'* De overheid is er zich inmiddels wel van bewust dat de sector er zwarte en grijze circuits op nahoudt. In diplomatiek jargon heet het *'dat er enerzijds de officiële cijfers of marktgegevens zijn die om allerlei redenen zijn wat ze zijn (...). Er verdwijnt immers veel "niet-officiële vis".'*

Uit de vraag van het parlementslid onthouden we ook nog dat een tiental Vlaamse reders met het Departement voor Zeevisserij van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek samenwerkt om ook de niet-officiële vangsten 'confidentieel' mee te delen. Volgens Dua heeft deze oplossing evenwel maar een beperkte waarde: *'De enige structurele oplossing is ervoor te zorgen dat er maar één soort cijfers circuleert, met name de echte.'*

Dirk Sterckx en de vaartdagenbeperking

De europoliticus Dirk Sterckx richtte een vraag aan de Commissie betreffende de vaartdagenregeling voor vissers zoals die door de Unie opgelegd werd. Bijlage XVII van de verordening 2341/002 bepaalt de modaliteiten van de beperking van de visserij-inspanning die vanaf 1 februari 2003 tot en met 31 december 2003 van toepassing is. Het aantal vaartdagen wordt daarbij beperkt. Onder een dag wordt verstaan de periode van 24 uur die aanvangt en eindigt om middernacht. Deze strakke definitie van visdag strookt niet met de praktijken van de kleine kustvissers. Zij die uitvaren voor middernacht en dezelfde morgen weer de haven binnenlopen zouden bij elke visbeurt twee dagen verliezen van een vaartdagenpakket dat al zeer krap is. Wellicht, zo formuleert Sterckx het, is dat niet de bedoeling geweest van deze maatregel. Hij stelt dan ook de vraag: *'Heeft de Commissie weet van de praktische problemen die deze definitie veroorzaakt en zou de Commissie desgevallend afwijkingen kunnen toestaan of de definitie van visdag wijzigen om rekening te houden met de praktische situatie in bepaalde Lidstaten?'*

3de Oostendse Visserijfeesten op zaterdag 6 september

De vzw Oostendse Visserijfeesten heeft beslist om op zaterdag 6 september voor de derde keer "Oostendse Visserijfeesten" te organiseren. Het AG Vismijn Oostende is bereid logistieke steun te verlenen. Afgevaardigde bestuurder van Freddy Pollet werd opgenomen in het organisatiecomité. De opening van de 3de Oostendse Visserijfeesten zal gepaard gaan met de tewaterlating van de Oostendse twee-

mastsloep die momenteel op de Marietie Site Oostende in aanbouw is. De Oostendse visserijdag zal hoogstwaarschijnlijk de startdag zijn van een "Gastronomische Vismaand" die Toerisme Oostende in september wil lanceren.

Visserijcomité zonder afgevaardigde Oostendse vismijn

Aangezien de rederscoöperatieve (OVA) die tot enkele maanden geleden de vismijnactiviteiten in Oostende organiseerde inmiddels failliet verklaard werd, wordt de OVA niet meer uitgenodigd op het overlegcomité van de minister van landbouw. Het Vlaams Visserijcomité wijst erop dat als het vissershavenbedrijf Oostende deze plaats wil innemen, ze dit dient aan te vragen bij het Kabinet, zodat het besluit van de Vlaamse regering kan worden aangepast.

ZV zoekt kaderpersoneel

De Zeebrugse Visveiling zoekt een hoofd van de technische dienst die verantwoordelijk zal zijn voor het dagelijkse onderhoud van de motoren, sortermachines en koelinstallaties. Hij zal de leiding op zich nemen van twee medewerkers. Daarnaast is er in de ZV een vacature geopend voor een commercieel verantwoordelijke. Binnen de ZV zal hij contact houden met bestaande en potentiële kopers buiten de Benelux.

Zalm oogt te rooskleurig

De Europese Commissie gaat paal en perk stellen aan de hoeveelheden rode kleurstof die gekweekte zalm mag bevatten. Die kleurstof zorgt ervoor dat de gekweekte zalm een rode kleur krijgt, zoals de soortgenoten in de vrije natuur. Onderzoek heeft nu uitgewezen dat de kleurstof het menselijk netvlies op lange termijn aantast.

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



De citaten
 "Een tijdelijke visstoptijd tijdens het kuit schieten zou een veel betere maatregel zijn", vindt Franky De Vriendt, afgevaardigde van de liberale vissersbond ACLVB. "Maar naar de vissers zelf wordt niet geluisterd, Europa neemt de beslissingen boven ons hoofd".

Het Laatste Nieuws,
 12 december 02.

'Er is gewoon niets te vinden. ik snap niet waarom mensen dat niet willen aanvaarden. Als de wapeninspecties niets opleveren, dan is dat omdat Irak geen programma voor mas-savernietigingswapens van enige betekenis meer heeft.'

Scott Ritter (voormalig hoofd VN-wapeninspecteurs in Irak.)

'Is de Rederscentrale zoals door sommigen wordt beweerd tegen de groenen? Neen, integendeel. (...) Zonder deze zou er nog steeds ongecontroleerd afval in zee worden gedumpt. Zou er nog steeds rotzooi op zee worden verbrand. Zou er geen heisa worden gemaakt rond onveilige transporten die ons milieu bedreigen. Zou er door iedereen maar op los worden gevist en de lucht die onze kinderen inademen worden vergiftigd.'

Bart Schiltz in de RC februari 2003.

Toen hij reageerde op de beschuldiging dat hij een relatie had gehad met de nachtclubzangeres Jennifer Flowers, wisten de mensen precies welk vlees ze in de kuip hadden. Toen begrepen ze al dat deze kandidaat een rommelige, rotzooiende man was met een in veel opzichten grote appetijt. Iemand die zijn vrouw bedroog, die te veel hamburgers at en die liever vette frieten nuttigde dan broccoli. Een man zoals zij dus.'

Joe Klein over
 ex-USA-president Clinton in DM.

'Het aantal faillissementen bij de rederijen neemt toe. In 2001 waren er al enkele. Dit jaar zouden het er vier of vijf zijn.'

Ivan Victor in
 Het Nieuwsblad, 12 december 02.

'Natuurlijk wil het volk geen oorlog. Niet in Rusland, niet in Groot-Brittannië en evenmin in Duitsland. Dat is duidelijk. Maar het zijn ten slotte de leiders van een land die over de politiek beslissen en het is altijd gemakkelijk de mensen te beïnvloeden. Of het nu een democratie is of een fascistische dictatuur, een parlement of een communistische dictatuur. Of de mensen nu het woord krijgen of niet, ze kunnen er altijd van overtuigd worden hun leiders te volgen. Dat is gemakkelijk. Alles wat je moet doen is hun zeggen dat men voorbereidingen treft om ze aan te vallen, de pacifisten van een gebrek aan patriotisme beschuldigen en uitroepen dat het land in gevaar verkeert. Dat gebeurt op dezelfde manier in alle landen.'

Herman Goering
 op het proces van Nuremberg, 1946

Pol Neyts overleden

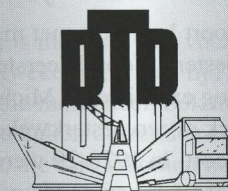
Verleden maand overleed de bekende oostkustreder Pol Neyts. HVB heeft 's mans loopbaan goed gevolgd. We vinden sporen van hem terug in HVB X/1991, IV/1992 en XII/1993.

Neyts komt uit een vissersfamilie en zette de traditie, die al bij een overgrootvader van start gegaan was, gewoon door. In 1934 monstert de veertienjarige Neyts al aan op de H 29. Maar Pol had een grotere ambitie dan zijn voorvaderen. Zijn droom was het een schip uit te reden dat zich niet zou beperken tot de garnalvangst. Hij slaagt daar ook in als hij in 1951 de Z 547 Saturnus te water laat. In 1963, de periode waarin Pol het varen voor de rederij inwisselt, volgt een tweede

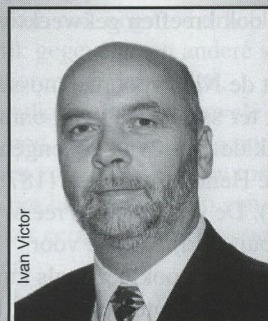
vaartuig. Op zee nemen zijn zonen het van hem over. Pol Neyts bleef daarna verder zijn rederij en zijn vloot uitbouwen. Tegelijk bleef hij een exponent van de Vlaamse familietraditie in de visserij. Hij maakte zich zorgen over de werkdruk aan boord van de schepen en was de mening toegedaan dat het stresserende leven op zee uiteindelijk een vijand zou worden van de familiale ondernemingen in de visserij. Zelf meed hij de roddels en de achterklap. Zijn inzichten werden verder fel geapprecieerd door zijn vrienden waartoe hij o.a. Marcel Poppe, Joël Verheye, Jan Corneille en... sportpater Van Cle mocht tellen.

HVB betuigt hierbij oprechte deelneming aan de familie Neyts. (Juil De Vocht)

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



Federaal secretaris zeevisserij



ZEEMANSBOND
ABVV

secretaris R. Vermote:
 0476 23 40 28

OOSTENDE - VEURNE -
 DIKSMUIDE

Jules Pourquaetstraat 27
 Oostende

Tel.: 059/55 60 85
 Fax: 059/70 51 33

E-mail: btb2oostende@belgacom.net

BRUGGE
 HEISTSTRAAT 3
 Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15
 Fax: 050/54 42 53

E-mail: btbzee@pi.be

BEMA
 doet het!



Alle industriële en scheepsherstellingen-
 mechaniek en plaatwerk.

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.

tel./fax: 059 / 33 22 15.

GSM JOHAN (0477) 31 54 15 - GSM LUDO (0477) 33 54 35.

Situering

SITUERING

De mosseldroom van Henri Vreeswyck

Nieuwpoort heeft iets met mosselen en oesters. Vóór de eerste wereldoorlog exploiteerde Michel Halewyck al een oesterkwekerij in Nieuwpoort. In 1928-29 werd op de rechteroever van de IJzer een tweede oesterkwekerij gebouwd, waar ook kreeften gekweekt werden.

Komt de Nieuwpoortse mosselkweek ter sprake, dan valt onmiddellijk de naam van de lendarische Henri Vreeswyck (1878-1964). De veelzijdige Vreeswyck was buiten zijn passie voor schelpdieren ook bezig als kunstschilder, decorateur, hotelier, bioscoopuitbater, auteur en enige tijd was hij ook gemeenteraadslid. In de jaren dertig verkreeg hij reeds een concessie in zee aan de Noord-Oostpas, tussen Nieuwpoort en Westende, maar het werd geen meevaller. Zijn levensdroom bleef echter de realisatie van industriële mosselkweek in Nieuwpoort. Vijftig jaar geleden zette hij in enkele bijdragen in "Het Visserijblad" zijn denkbeelden uiteen. We pikten er een aflevering uit.

Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE

50

JAAR GELEDEN

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1953 plaatsen we ook telkens advertenties uit dat jaar. De tekst-, taal en zetfouten die u in de tekst aanteft zijn helemaal voor rekening van het journaal van die tijd.

[Uit "Het Visserijblad" van vrijdag 6 maart 1953]

Is het mogelijk op de Belgische kust de

Er wordt hedendaags veel herrie gemaakt en over de mosselteelt veel onzin uitgekraamd. Beweerde onlangs niet een heer uit Nieuwpoort dat mosselen op de bomen kunnen groeien ...! We waren te Bouchoute bij de heer pastoor, toenmaals voorzitter van de bond der mosselboeren, de heer Willems en ik, en hadden met de heer Verschelde en twee andere heren bij deze een afspraak, om eerst de mosselteelt in de Braakman na te gaan en dan samen naar Ierseke te vertrekken, om daar de oester-teelt eens van nabij te zien. Er was iets vinnigs in 't gezegde van de heer pastoor, te begrijpen ten andere voor hem als voorzitter van de mosselboeren. Er bestond een zekere vrees voor mededinging. Immers, sedert zo lange tijd reeds waren ze om zo te zeggen heer en meester over het mosselzaad van onze kust geweest en de pogingen toen gewaagd, om hier ter plaatse die teelt aan te wakkeren, was voor hen, dachten ze, een ernstig gevaar voor dit meesterschap. De heer Willems keek me wat spottend aan, de steek was goed toegebracht, maar ik gebarde het iets vinnige in de opmerking niet gehoord te hebben en antwoordde dat ik de bedoelde heer in persoon was en dat niet alleen ik deze <<boutade>> gezegd had, maar deze steeds volhield. En ik vertelde hem de historie van de Ier Patrice Walton, die ik in mijn eerste artikel reeds verhaald heb en zegde hem dat deze doenwijze heden nog maar meer uitgebreid, na acht eeuwen nog steeds in de baai van Aiguillon in gebruik is. Dat in deze baai de Franse regering bijna vijfhonderd concessies uitgelooft heeft, dat iedere concessie bestaat uit vier benen in de vorm van een W, de eerste letter van de naam van de Ier, dit uit dankbaarheid voor zijn voorbeeld, dat jeder been van de W tweehonderd vijftig meter lengte heeft, dus in zijn geheel 1000 meter en dat ze op de volgende wijze gebouwd zijn. Redelijk dikke boomstaken zijn in de modder geslagen en steken er ongeveer twee meter boven uit. Een afstand van 1,5 m. scheidt ze van elkaar en ze worden onder elkaar op heel de hoogte verbonden met zwaar rijshout. Op dit rijshout nu wordt het mosselzaad vastgelegd en iedereen heeft daar zijn eigen manier om dit gedurende verscheidene dagen te doen vasthouden, tot het mosselzaad zich stevig met zijn eigen bysus (vezels)

heeft vastgehecht. Evenals bij ons is er in deze baai een verschil tussen laag- en hoogwater van ongeveer vier meter, dus genoeg om de twee meter hoge staken de nodige tijd onder water te laten. Zo een concessie wordt daar <<bouchot>> genaamd en de eigenaars er van <<Bouchonneurs>>. Was mijn <<boutade>> dan zo ongerijmd, toen ik zegde dat ik daar de mosselen op de bomen had zien groeien? In het museum van schelpdieren te La Rochelle, het tweede belangrijkste van heel Frankrijk, is de baai van Aiguillon met zijn honderd bouchots daar in het klein heel kunstmatig afgebeeld.

Proefnemingen te Nieuwpoort

Terug van de reis, heb ik dan in de haven van Nieuwpoort zo een bouchot, maar niet hoger dan 0,80 m. op een lengte van ongeveer 50 meter nagebootst. Het resultaat was eenvoudig verbazend, de proef lukte volkomen. Maar ik had intussen een soort raam bedacht, dat mijn inziens in de oester-teelt volledige omwenteling moest teweegbrengen. Door een naamloze vennootschap verzocht om met dit raam de oesterteelt in de toenmalige niet gebruikte vlotkom te Nieuwpoort in het groot te beginnen, heb ik deze proefnemingen tijdelijk verwaarloosd om deze onderneming, in mijn ogen toen veel belangrijker, met al mijn krachten te steunen. 't Is enkel later dat ik er aan gedacht heb, datgene wat ik in de baai van Aiguillon geleerd heb, samen te koppelen met het raam dat ik voor de oesters bedacht had, maar veel ruwer en minder kostelijk.

Indien de baai van Aiguillon zich door zijn uitgestrektheid prachtig leent voor de mosselteelt, zijn nochtans enige nadelen niet uitgesloten. Het mosselzaad, dat zich hier zo kwistig aanbiedt, moet daar met in zee vooruitgeschoven palen opgevangen worden. 't Is voor de mosselkweker ginder steeds een ernstig probleem zich van het nodige zaad te kunnen voorzien. Verder, blootgesteld aan zon en wind, is de groei langzamer. Twee, drie jaren worden er gevegd vooraleer een mossel volwassen is, terwijl bij ons een jaar, tot een jaar en half meer dan voldoende is. Hoe ik nu de mosselteelt voor ons hier voorzie?

Wat is er nodig?

Een buiten dienst-gestelde <<binnen-

Mossel- en oesterteelt tot een nationale nijverheid op te voeren?

lander>>. Als voorbeeld neem ik een acht en dertig meter binnenschip. Deze waren voor de tweede oorlog te Gent, Antwerpen, Duinkerke heel gemakkelijk te verkrijgen voor vijf $\frac{1}{2}$ zesduizend franken. Van dit schip, eens ter plaatse gebracht, werd de bodem in drie delen verdeeld: de twee uiteinden elk van vier meter, het middengedeelte van dertig meter. De twee einden worden waterdicht gemaakt. Van het middengedeelte wordt de vloer op heel de lengte uitgebroken, uitgenomen een midden-gang van ongeveer 0.75 m. breedte, die gelaten wordt om gemakkelijk het gelegde zaad te kunnen nagaan. Aan beide zijden van het schip, ook op lengte van het middenvak, wordt tevens een opening gemaakt van 0,40 tot 0,50, zorg dragende dat deze openingen steeds onder de waterlijn gelegen zijn om het vuil en ook mazoutafval of andere vetplekken te beletten in het schip te dringen. Deze openingen worden dan ook nog met een sterk vlechtwerk beschermd. Ons schip is nu als een vlottend park ingericht en drijft, opgehouden door de twee watervrije uiteinden. Om het de nodige diepte te geven, is het voldoende beide eindgedeelten met water vol te pompen tot de gewenste diepte. Er blijft ons nu een dertig meter lengte, met aan beide zijden een breedte van minsten 1.50 m. Nu moeten de kaders gemaakt worden, waarop het mosselzaad moet te groeien gelegd worden. Twee stevige rijsstokken van 1.50 m. met drie andere van 1 m., met een ijzerdraad verbonden, en daarop redelijk dik gewoon rijshout, opnieuw op de kader vastgebonden door drie andere stokken van 1 m. en onze kader is gereed. Men zal me wellicht vragen, waarom ik er op druk deze kaders met ijzerdraad vast te binden en niet te spijkeren. De reden is eenvoudig. Bij de oogst wordt deze ijzerdraad doorgeknipt, de kader valt uiteen en het is vervolgens kinderwerk de mosselen van de rijsstokken af te schrappen. Ik druk er ook op dat, vooral eer het mosselzaad op de kaders gelegd wordt, deze minstens eerst een veertiental dagen in het zeewater moeten vertoeft hebben. De kaders zijn klaar. Een eerste laag wordt PLAT op de blootgemaakte ribben van het schip gelegd, dertig langs iedere zijde, en, om het vlotten ervan te beletten, met twee grote bakstenen langs beide zijden geballast. Deze bakstenen op hun kant gezet, zullen ook dienen als tussenruimte voor een tweede laag kaders, waarop telkens dan ook het nodige mosselzaad zal uitgestrooid worden.

45 ton per oogst
De hoeveelheid van dit zaad wordt op de volgende manier berekend. Ieder kader, in goede voorwaarden verzorgd, moet 50 tot 60 kgr. volwassen mosselen kunnen voortbrengen. Aangenomen dat het gewicht van het zaad ongeveer vijftien maal verduubeld wordt, is het dus 4 kgr. zaad dat er op iedere kader zou moeten gestrooid worden. Maar onvermijdelijk zal er een zeker percentage van dit zaad verloren gaan en het is dus aan te raden op ieder kader 5 tot 6 kgr. zaad te groeien te leggen. In zo een binnenschip kunnen er minsten 15 lagen gelegd worden. 15 maal 60 is 900 kaders, met een opbrengst van 50 kgr. is 45.000 kgr. mosselen per oogst. Zou ik gelogen hebben, toen ik beweerde dat er daar een vrij en

schoon bestaan voor velen te vinden ware?

Maar er is meer. Er was voor zo een mosselweker meer dan tijd genoeg om bij die mosselteelt ook nog enige tientallen duizenden oesters te kweken, die zijn inkomen nog merkkelijk zouden kunnen verbeteren. En niets zou hem kunnen beletten, dat een zoeker, ook nog 't voorbeeld in Frankrijk gegeven, een andere soort schelpdieren zou veredelen.

Koks, wulks, palourdin, zoveel andere nog, telen weelderig op onze kusten en zouden er kunnen toe bijdragen om het bestaan van een mosselweker eerder benijdenswaardig te maken.

Maar dit is voor een volgend artikel, waarbij ik mij ook voorbehoud de nodige tekeningen te geven om mijn betoog nog begrijpelijker te maken.

H. VREESWYCK

1920 - 1952

Zoals zijn voorgangers, heeft de « UNITED STATES » — nieuwe houder van de Blauwe Wimpel — de volledige bescherming van zijn machtige machines toevertrouwd aan de Gargoyle Marine oliën, geraffineerd door de producenten van

Mobiloil

MAURETANIA 1920

BREMEN 1929

EUROPA 1930

REX 1933

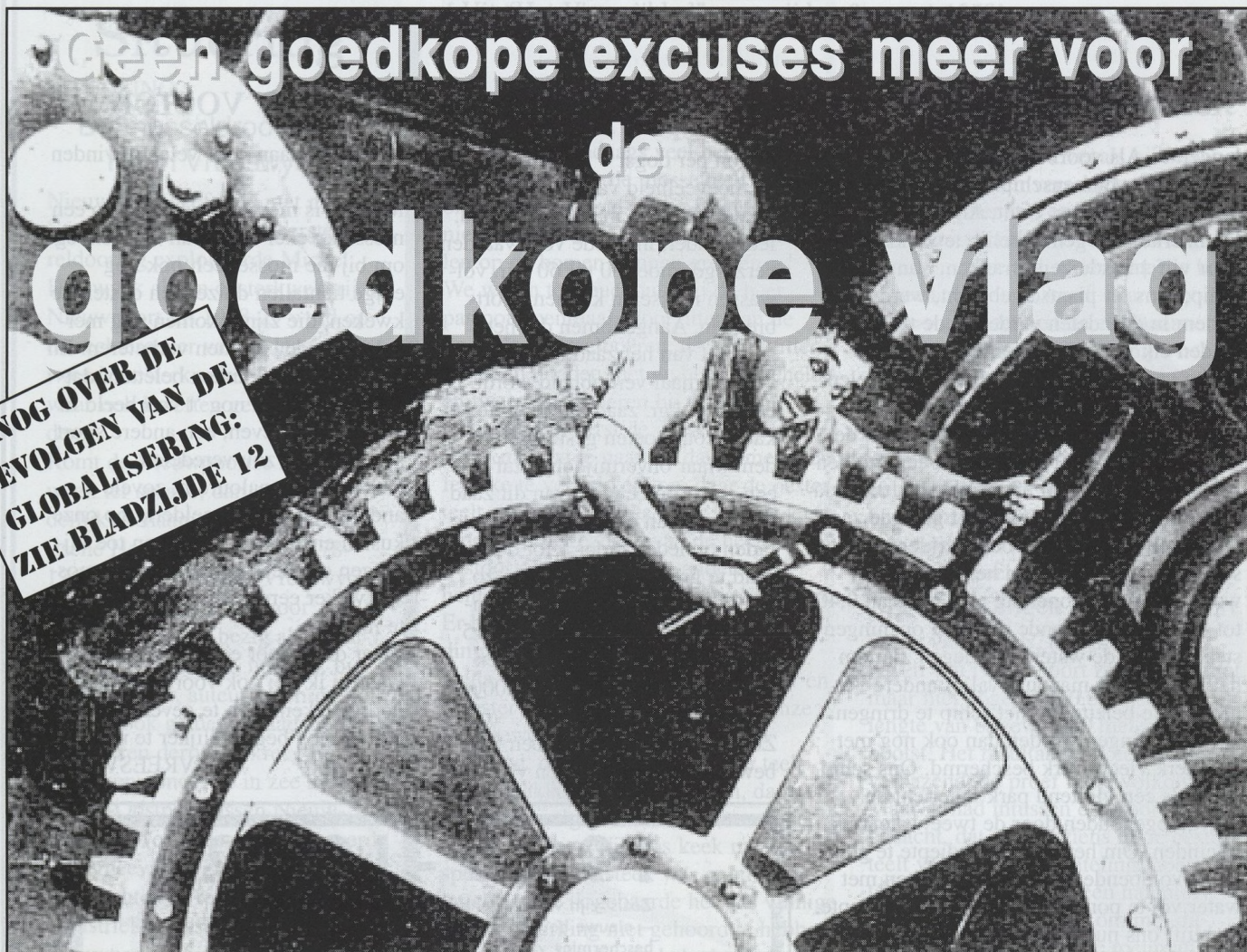
NORMANDIE 1935

QUEEN MARY 1938

« UNITED STATES » 1952

Gargoyle Marine Oils

WAAROM EEN OLIE VAN GERINGERE KWALITEIT AANVAARDEN?



Geen goedkope excuses meer voor de goedkope vlag

**NOG OVER DE
GEVOLGEN VAN DE
GLOBALISERING:
ZIE BLADZIJDE 12**

Dat het uiteindelijk de kleine man is die de prijs betaalt voor de steeds toenemende concurrentiedruk tussen de bedrijven, werd al vele tientallen jaren geleden subliem verfilmd door Charly Chaplin in zijn 'Modern Times'. Deze concurrentiedruk neemt ondertussen nog steeds toe. Ook in de visserij blijken er reders te zijn die, zoals deze van het rampschip Prestige, de weg naar de 'globalisering' gevonden hebben.

DE STRIJD TEGEN de illegale visserij is een prioriteit in de hervorming van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB), zo zegt ons de Europese Commissie. Deze praktijk vormt immers een voortdurende bedreiging voor het voortbestaan van de visbestanden.

VOLGENS DE MARITIEME verzekeringsmaatschappij Lloyd's zijn Spanje en Taiwan de belangrijkste schuilplaatsen van 'piratenbedrijven'. Dergelijke bedrijven hebben hun zetel bijvoorbeeld in Spanje, maar hun schepen die stelselmatig de wateren rond Antarctica leegvissen varen niet onder Spaanse, maar onder een zgn. 'goedkope vlag'. De ontwikkeling van de visserij is

sterk toegenomen door de uitbreiding van visserijzones, nieuwe conserveringstechnieken, grotere vervoerscapaciteit van de vaartuigen en internationalisering van de betrokkenen. Deze ontwikkeling, die onvoldoende wordt gereguleerd in het internationaal recht, is een groot probleem geworden sinds de illegale visserij is uitgegroeid tot een georganiseerde business met belastingsparadijzen, gespecialiseerde advocatenkantoren en vaartuigen die onder 'goedkope vlag' varen. De milieuorganisatie Greenpeace heeft al 1.200 grote schepen aangewezen die zich aan illegale visserij bezondigen.

Voor bepaalde categorieën vis met groot handelspotentieel, zoals tonijn of de zwarte Patagonische ijsheek, is de illegale visserij zelfs

groter dan de legale.

De illegale visserij is des te moeilijker te controleren daar de opdrachtgevers hun toevlucht nemen tot belastingsparadijzen en tot het witwassen van winsten. De belastingszetel wordt in een ander land gevestigd dan de hoofdzetel, en dit land verschilt op zijn beurt weer van het staat waar het schip geregistreerd werd. Hetzelfde verschijnsel zien we bij de zogeheten 'goedkope' havens.

Definitie

Een van de eerste vorderingen is de vaststelling van de 'werkelijke band' tussen het vaartuig en de vlaggestaat. Een vaartuig kan niet zonder nationaliteit zijn: het is de nationaliteit van het schip dat zijn band met een staat

bepaalt, zoals vastgelegd in het VN-Zeerechtverdrag (UNCLOS). Daarom zullen de rechten en plichten van de staten bij het toekennen van hun vlag duidelijk moeten worden gedefinieerd. Onlangs zette de FAO met actieve medewerking van de Europese Unie een mondiaal actieplan op voor de behandeling van alle vormen van illegale, niet-aangegeven en niet-gereguleerde visserij, inclusief de activiteiten van vissersschepen die onder een 'goedkope vlag' varen.

Controles

In het kader van de hervorming van het GVB dient de strijd tegen de illegale visserij gepaard te gaan met de uitwerking van een communautair plan met bepaalde actieprioriteiten. Daar de controle op zee uitermate moeilijk en kostelijk is, is het eveneens belangrijk controles uit te kunnen oefenen in de haven van aanlanding. De Europese Commissie is voornemens regels vast te leggen die de rechten en plichten van de havens definiëren. Hierdoor zou de wettige oorsprong van de vis gegarandeerd kunnen worden. Het gebrek aan reglementering dient momenteel als alibi voor havens die weinig zin hebben de oorsprong van de aangevoerde vis te

controleren.

Vooruitgang

Het beginsel van de verantwoordelijkheid van de staten voor hun ingezetenen staat eveneens op de agenda van de hervorming. De persoonlijke verantwoordelijkheid van degene die een vaartuig onder

'De illegale visserij is uitgegroeid tot een georganiseerde business met belastingsparadijzen, gespecialiseerde advocatenkantoren en vaartuigen die onder 'goedkope vlag' varen.'

'goedkope vlag' inzet zou dan bij de reder of de kapitein komen te liggen. Noorwegen heeft bijvoorbeeld in zijn wetgeving de notie van *persoonlijke verantwoordelijkheid van de reder* opgenomen, waardoor het elke Noorse ingezetene verboden wordt belangen te hebben in een bedrijf dat zich schuldig maakt aan illegale visserij.

De EU-regelgeving staat nog niet zo ver omdat de internationale responsabilisering en de toepassing van de regels op internationaal vlak een langzaam proces is. Soms is de visserij geen prioriteit voor staten die geconfronteerd worden met andere vormen van corruptie of met belangrijker soorten verboden handel. De moeilijkheid bestaat erin de

staten stapje voor stapje vooruitgang te laten boeken door hen met bewijzen in de hand te tonen dat het bestaan van vaartuigen onder 'goedkope vlag' een ramp is voor alle vissers, die hierdoor de zeeën immer geheel straffeloos leeggeroofd zien worden.

Voor de vissers die de voorschriften wel naleven, is het gevaar vooral van economische aard, met name een vorm van oneerlijke concurrentie.

Daarenboven bedreigt het tevens het voortbestaan van de hulpbronnen. Daarom pakt de hervorming van het GVB ook dit probleem aan.

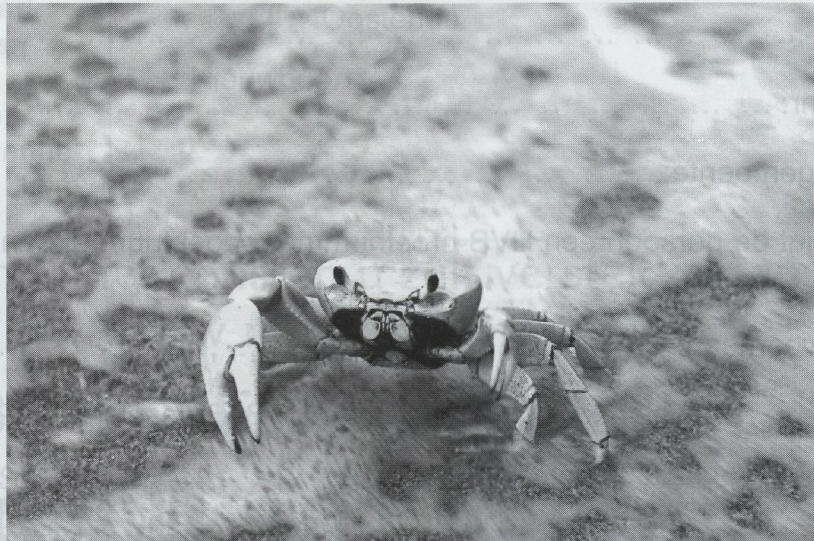
Spaanse reactie

Spanje wordt al lang geconfronteerd met de illegale visserij en heeft voorschriften uitgewerkt om de vaartuigen met 'goedkope vlag' te treffen. Zo verbiedt een wet de verkoop en uitvoer van schepen naar landen die beschouwd worden als belastingparadijzen. Er is een lijst opgesteld met 48 landen die belastingparadijzen zouden zijn (en dus mogelijks hun vlag ter beschikking stellen). Er komt ook een groter toezicht op participaties van Spaanse bedrijven in ondernemingen in derde landen. In het kader van de steun

DE LIBERALE VAKBOND



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



WIJ MAKEN ER WERK VAN

TIJDINGEN
 Oostendenaar, vraag ernaar bij uw dagbladhandelaar

van de Spaanse overheid aan de visserijsector wordt de oprichting van gemengde vennootschappen onderworpen aan de regels van het internationale zeerecht. Voor het overladen van goederen in wateren die onder Spaanse jurisdictie vallen werd een meldingsplicht ingevoerd opdat de oorsprong van de vangsten zou kunnen geverifieerd worden. Sinds mei 2000 is vooral de controle op de zwarte Patagonische ijsheek versterkt, waardoor de Spaanse markt voor deze illegale visserij genekt is. De controles zijn ook gericht op vaartuigen die voorkomen op de lijst van schepen die illegaal vissen en schepen die als zodanig door de regionale visserijorganisaties zijn aangewezen. Niet alleen de kapiteins van deze zogenaamde 'piratenschepen' worden

gevisseerd, maar ook hun eigenaars. De Spaanse regering stuurt ook aan op de invoering van een satellietvolgsysteem voor alle 1.700 Spaanse vissersvaartuigen en wil etikettering van visserijproducten met vermelding van oorsprong van de vis en de naam van van de producent.

'De milieuorganisatie Greenpeace heeft al 1.200 grote schepen aangewezen die zich aan illegale visserij bezondigen.'

BRON: Visserij in Europa, nr 12-13, juli

2002, directoriaat-generaal Visserij van de Europese Commissie.



Nieuwe motor voor Z.137

De Z.137 *Twilight* krijgt dezer dagen een nieuwe Wärtsilä 6L20-motor ter vervanging van de SW-Diesel uit 1993. De Finse motor wordt geplaatst door het technici van Wärtsilä Nederland en het personeel van motorenbedrijf Renaud Diesel aan de Oostendse Baelskaai.

O.187 en O.229 in Oostende

Het moet lang geleden geweest zijn dat de twee eurokotters O.187 St.-Antonius en O.229 Liberty nog eens in hun "thuishaven" kwamen markten. Beide vaartuigen verkochten evenwel hun vangsten op vrijdag 21 februari in Oostende. De komst van de twee vaartuigen houdt verband met de inspanningen die het AG Vismijn Oostende levert om een aantal vlagschepen naar Oostende te brengen. De Visafslag Urk en Oostende hebben de reders van alle vlagschepen onlangs een aanbieding gedaan om hun vangsten tegen de beste voorwaarden in een van

The Proof of the Pudding

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

Zend een gratis proefnummer naar:

Naam:

Straat en nr:

postnr en gemeente:

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

Naam en voornaam:

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

... is in the Eating

de visafslagen te verkopen. Alle kosten inbegrepen, ook transport, bedraagt het tarief zeven procent op de besomming.

Wrak Z.184 gelocaliseerd

Het wrak van de op 5 december ten noordwesten van Dieppe gekapseide en gezonken Z.184 *Linquenda* van de BVBA Rathé & Kiekens is precies gelocaliseerd. Volgens reder Albert Holtland gebeurde dat door de eurokotter Z.402 *Nooitgedacht* waarvan hij ook mede-eigenaar is. De peilingen en de juiste positie werden overgemaakt aan de Franse autoriteiten. De verzekeringsmaatschappij is niet geneigd om de 22 jaar oude gewezen Z.89 *De Klauwaert* te bergen. Bij de schipbreuk konden de vijf Nederlandse bemanningsleden zich met het pneumatisch vlot redden.

Ex-N.52 Sea Hunter vaart als TX.27 Nova Cura

Het casco van het op 8 oktober 1988 gezonken Nieuwpoortse vaartuig N.52 *Sea Hunter*, waarbij de vierkoppige bemanning omkwam, is volledig omgebouwd tot een moderne garnaalkotter en vaart nu als TX.27 *Nova Cura* met thuishaven Texel. Sinds de door de federale overheid betaalde berging van het wrak door het kraanpontoon Norma (in het belang van het onderzoek) in november 1998 zit meer dan vier jaar.

Tewaterlating garnaalkotter bij VHB Marine in Antwerpen

Op de werf van VHB Marine in Antwerpen werd begin februari het casco van het Nederlandse garnaalvaartuig SC.43 *Anna Catharina* (22,70 m.) tewatergelaten. Na enkele casco's is dit de tweede garnaalkotter die volledig

door het Antwerpse scheepsconstructiebedrijf werd afgewerkt. Het vaartuig komt binnen een paar maanden in de vaart.

Nederlands-Duitse kotter experimenteert in Oostzee

De onder Duitse vlag varende Nederlandse eurokotter SC.28 *Lummeltje* zocht de voorbije weken een alternatief voor de Noordzee in de Oostzee. Het vaartuig verliet begin dit jaar de haven van Lauwersoog en trok via het Oostzeekanaal naar de L, becker Bocht. Volgens de schipper Andries de Vries zijn de weersomstandigheden er gedurende de wintermaanden rustiger dan op ruwe Noordzee. Het vaartuig twirigt in de L, becker en Mecklenburger Bocht en de Oostzee op een zachte bodem. De vangst bestaat uit kabeljauw en platvis en wordt verkocht in Heiligenhafen, gelegen tussen L, beck en Kiel.

EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

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



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

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

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

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

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

Van der Werff & Visser bouwt garnaalkotters

De voorbije maanden zijn op de Friese Scheepswerf Van der Werff & Visser twee nieuwe casco's van 22 meter voor garnaalvaartuigen tewatergelaten. In januari verliet de ZK.13 Berend Cornelis met thuishaven Zoutkamp de bouwhal in Irnsum en werd voor afwerking overgebracht naar Machinefabriek Luyt in Den Oever. Een paar weken later was het de beurt aan de WL.27 Sietske-Anna (thuisbasis Westdongeradeel) die ter plaatse wordt afgebouwd. Daarna werd de kiel gelegd voor een garnaalvaartuig voor De Helder. Het vaartuig van 23,99 meter moet eind oktober klaar zijn.

Fusie in de maak bij IJslandse verwerker

De IJslandse visverwerkingsbedrijven SIF en Icelandic onderhandelen over vergaande samenwerking. Als de besprekingen tot een fusie zouden leiden ontstaat de grootste onderneming voor vis- en zeevruchtenverwerking uit het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan met een omzet van 1,4 miljard euro (56 miljard frank). SIF heeft reeds zes vestigingen met een duizendtal werknemers in Frankrijk. Vorige jaar werd nog de Franse onderneming Pêcheries de Fécamps met 380 personeelsleden overgenomen. Intussen hebben ook reeds twee grote vismeelbedrijven de handen in elkaar geslagen

Volgende maand Seafood Exposition in Brussel

Van dinsdag 6 tot donderdag 8

mei loopt op de Heizel in Brussel de 11de European Seafood Exposition & Seafood Processing. De driedaagse vakbeurs is de voorbije jaren uitgegroeit tot de grootste Europese visbeurs.

500.000 euro voor vispromotie

De VLAM (Vlaamse Dienst voor Promotie en Marketing van Landbouw- en Visserijproducten) beschikt dit jaar over 500.000 euro (20 miljoen frank) voor het voeren van vispromotie. Het geld wordt verdeeld over radio- en tv-spots, de organisatie van "Vis van het jaar", ondersteuning van kookprogramma's en -rubrieken, de garnaalpromotiedag en diverse activiteiten. Alle campagne zijn gericht naar de Vlaamse consument om het visverbruik te stimuleren.

Nieuw Oosterndse Noordzee- Aquarium ter hoogte van de Langestraat

De inplantingsplaats van het nieuwe Noordzee-Aquarium van 500 m2 in Oostende is nog maar eens gewijzigd. Het komt zoals voorzien ondergronds maar dan wel aan de glooiing ter hoogte van de Langestraat. Om technische redenen was het niet mogelijk om het aquarium op de eerder voziene plaats aan het Klein Strand te bouwen. Schepen Miroir houdt eraan dat de aanbesteding nog dit jaar doorgaat. De bouw is gepland voor volgend jaar en de opening van het aquarium, voorzien van een haaienbad, mag verwacht worden voor Pasen 2005. Voor de stad hangt aan het project een prijskaartje van 6 miljoen euro

Het eerstvolgende HVB
ligt in uw brievenbus op
vrijdag 4 april



(240 miljoen frank). Het Vlaams Gewest draagt 1,24 miljoen euro (50 miljoen frank) bij en er wordt gerekend op een Europese subsidie van dertig procent.

Oostendse delegatie naar Noorwegen

In tegenstelling tot wat een aantal berichten erover zeggen is de overeenkomst met een Noorse firma om vis per snelle catamaran in Oostende op de markt te brengen helemaal nog niet rond. Schepen Miroir mag er dan al vrij zeker van zijn dat grote hoeveelheden in Noorse wateren gevangen vis in Oostende belanden, toch zijn er nog andere gegadigden in de running. In dit verband noemde de Oostendse schepen Boulogne en Rotterdam. Ondertussen staat het zo goed als vast dat een Oostendse delegatie einde april naar de Noorse havenstad Kristiansand trekt om de overeenkomst in het voordeel van Oostende te bepleiten. Als het even kan zal vice-premier Johan Vande Lanotte erbij zijn.

Seminarie in Urk: over evolutie van handel in verse vis

Efice (Electronic Fish Information Center Europe) en ATS (Aucxis Trading Solutions uit Stekene) or-

Alle dieselmotoren:

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

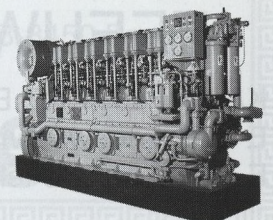
Bureel - werkplaatsen:

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

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93

Scheepsdiesel Service

SDS n.v.



ganiseren op 19 en 20 maar een seminarie in Urk over "De evolutie van de handel in verse vis, verkoopsnetwerken en kopen op afstand via het internet". Op het seminarie willen de organisatoren managers van visveilingen en organisaties in de visindustrie samenbrengen om ideeën uit te wisselen en de toekomstperspectieven te bespreken. Het Eface-netwerk dat momenteel acht veilingen (Urk, Den Oever, Den helder, Lauwersoog, Harlingen, Vlissingen, Breskens, Oostende en weldra ook Hull) verbindt staat model op het seminarie.

"Oostende voor Anker" van 22 tot 25 mei

Het maritieme evenement "Oostende voor Anker" beleeft van donderdag 22 tot en met zondag 25 mei zijn derde editie. Dit jaar staat het gebeuren in en rond het

Mercator- en Montgomerydok in het teken van de Vikings. Met snek en drakar zullen de Noormannen op het Klein Strand aanlanden. Zoals bij de vorige edities komen opnieuw tientallen grote en kleinere historische schepen naar Oostende die vier dagen lang een grote volkstoeloop zullen veroorzaken. (Zie ook verder in dit blad: *'Beeldhouwer wil Vlaamse walvisvaart herdenken.'*)

Faillissement

REDERIJ WESTENWIND NV, Sint-Antoniusstraat 8 B, 8400 Oostende, onderneming voor zeevisserij, opgericht op 5 december 1997 en eigenaar van de N.126 Skylight (reder: L. Hoefnagel). Failliet verklaard op 28 januari 2003.

Vijf schippers veroordeeld voor gesjoemel met logboek

De correctionele rechtbank van Brugge veroordeelde vijf Belgische en een Nederlandse schipper tot effectieve boetes op van 500 tot 1.500 euro voor het onvolledig invullen van het logboek en overschrijding van vangstquota. Er werd voor bijna 7.000 euro aan vangsten verbeurd verklaard.

De rechtbank behandelde een aantal overtredingen van vorig jaar van de boomkorvaartuigen Z.47, Z.97, Z.296, B.518, Z.526 en Z.576 waarvoor de schippers verantwoordelijk werden gesteld. De schipper van de B.518 *Drakar* liep een boete op van 1.500 euro voor het onjuist invullen van het logboek en het uitschakelen van het satellietvolgsysteem tijdens de visserij. Ook de schipper van de Z.526 *Vaya con Dios*, al eerder gedeeltelijk voorwaardelijk gesanctioneerd voor identieke feiten, moet 1.500 euro afdragen en verliest 1.792 euro vermogensvoordeel. De gezagvoerder van de Z.47 *De Marie Louise* kreeg 1.000 euro boete voor het niet waarheidsgetrouw invullen van het logboek, net als de schipper van de Z.296 *Mooie Meid* voor overschrijding van het toegelaten vangstquotum.

Hij zag ook nog een vangstwaarde van 11.256 euro voor een vijfde verbeurd verklaard.

De schipper-reder van de Z.576 *Mare Nostrum* kwam er met een boete van 500 euro vanaf voor het niet correct invullen van de vangstgegevens en zag eveneens een vermogensvoordeel van 13.891 euro voor een vijfde verbeurd verklaard.

Tenslotte kreeg ook de Nederlandse schipper van de Z.97 *Jeanne* een effectieve boete van 500 euro opgelegd voor het achterhouden van vangstgegevens.

We vernamen het overlijden van mevrouw Françinne Blomme (°14 november 1918), moeder van reder Gilbert Desaever. Françinne Blomme overleed te Oostduinkerke op 16 januari 2003.

Ook werden we op de hoogte gesteld van het overlijden van Leon Adams (° Heist, 16 september 1925 - † Brugge, 16 februari 2003).

De overleden echtgenoot van Rosette Neyts werd ter aarde besteld op 20 februari.

Alle voorkomende
reparaties van
alle merken
scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte
scheepsschroeven

Gespecialiseerd in
complete machinekamers
voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Alle toebehoren voor jachten



Antwerp Propeller Service

Kruibeeksesteenweg 162

2070 Burcht / Zwijndrecht

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

Fax: + 32 (0) 3 252 92 12

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

Wordt 2003 moeilijker dan 2002?

Bij de start van een nieuw visserijjaar is de vraag "vissen we het jaar rond" telkens opnieuw aan de orde. Achteraf blijkt dat jaar dan toch uiteindelijk beter uit te vallen dan verwacht. Maar elk jaar wordt het net ook wat meer aangehaald. Tot op vandaag hebben de vangstbeperkingen onze visserijsector nog niet de das omgedaan. Bart Schiltz verwijst in zijn jongste editoriaal dan ook naar "De goede resultaten van vorig jaar ...". Maar er zijn andere factoren die de Rederscentrale meer kopzorgen bezorgen en waarvoor steeds minder creatieve ontsnapingsroutes bestaan. Vandaar de visie van de voorzitter dat het hoe dan ook zeer moeilijk zal worden om het jaar rond te vissen.

In ons vorig nummer hebben we reeds de resultaten van de drie vismijnen belicht. 2002 was voor Nieuwpoort katastrofaal. Voor het eerst werd openlijk toegegeven dat het wegvallen van de Nieuwpoortse vismijn tot de mogelijkheden behoort. Oostende reageerde bijna euforisch op de vooruitgang, maar in werkelijk was het slechts een opwaarts knikje in de dalende trend. Het vismijnmanagement zal de ommekeer nu moeten hard maken. Ook in Zeebrugge, zonder discussie sinds de oprichting van de ZV de grootste aanvoerhaven, verkeerde in feeststemming. Niet alleen omwille van het 15-jarige bestaan van de ZV, maar ook omdat er een recordresultaat te vieren was.

2002

De aanvoer van onder Belgische vlag aangelande visserijproducten in eigen havens verbeterde vorig jaar met circa 1.400 ton (+ 7,7 procent) en de opbrengst klom bijna vijf procent hoger tot 71,4 miljoen euro (2,88 miljard frank). Het was van recordjaar 1991 geleden (73,8 miljoen euro) dat de totale besomming in de drie vismijnen dit peil bereikte. Het resultaat van 2002 moet echter genuanceerd worden. De aanvoer en besomming van onder Belgische vlag aangevoerde vis in buitenlandse havens is een flink stuk afgenomen. We nemen aan onder druk van de verplichting om aan de economische band met de thuishaven te voldoen, alhoewel het bewuste KB van 12.02.99 in de voorgaande jaren niet opgeleverd heeft wat ervan verwacht werd. Volgens voorlopige cijfers is de aanvoer in vreemde havens (lees: 97 procent in Nederlandse visafslagen) vorig jaar met 27 procent afgenomen. Hierdoor kunnen we het totale resultaat van onze visserijvloot als volgt samenvatten:

2001	2002
Aanvoer Belgische havens	
18.060 ton	19.455 ton
Aanvoer vreemde havens	
8.916 ton	6.500 ton
Totale aanvoer	
26.976 ton	25.955 ton
Verskil	- 3,8 %

Besomming Belgische havens	68.257 eur	71.389 eur
Besomming vreemde havens	28.327 eur	20.000 eur
Totale besomming	96.584 eur	91.389 eur
Verskil		- 5,4 %

Met andere woorden: de totale aanvoer en besomming van alle actieve vaartuigen die deeluitmaken van de Belgische zeevisserijvloot ligt lager dan vorig jaar en dat hebben we nog nergens kunnen lezen.

2003

Intussen blijft de centrale vraag of we het jaar kunnen rondvissen. De voorbije jaren kon veel bijgestuurd worden met quotaruilen. Vorig jaar werden er niet minder dan 34 afgesloten met andere lidstaten. Hierdoor verhoogde het initiële tong- en scholquotum met een kwart en de kabeljauwvangstmogelijkheden maar even met 76 procent. Toch kon niet vermeden worden dat de toegewezen quota van enkele visgronden voortijdig opgevist waren. Dat is ook in het verleden al meermaals gebeurd en is op zich niet dramatische omdat het doorgaans eerst de kleinste vangstgebieden zijn die wegvallen. Intussen zitten alle lidstaten opnieuw met lagere quota, een situatie die de onderhandelingen over ruilakkoorden niet zal vereenvoudigen. Dit jaar worden opnieuw problemen verwacht met de lage dagplafonds en de hals over kop opgeleg-

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

Jules: 0477 59 09 17

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

Jaaromzet omlaag in alle Nederlandse visafslagen

De totale omzet van de Nederlandse visveilingen daalde vorig jaar van 427,4 miljoen naar 364,9 miljoen euro (-14,6 procent). In alle visafslagen ging de jaarbesomming erop achteruit. Ergst getroffen waren Den Oever en Harlingen die bijna een kwart van hun omzet zagen verdwijnen. Het ineenklappen van de garnalenhandel is een belangrijkste oorzaak van die omzetsdaling. Vlissingen boekte de laagste omzetsdaling van alle Nederlandse visafslagen.

MET EEN OMZET van bijna 110 miljoen euro (-10 procent) blijft Visafslag Urk met een marktaandeel van dertig procent de Nederlandse nummer één. Twee en drie zijn Visafslag Den Helder-Texel (-16,7 procent) en de Hollandse Visveiling IJmuiden (-13,4 procent) sloten het jaar af met 40 miljoen euro omzet. Den Helder noemt zich het slachtoffer van het weg blijven van Belgische vaartuigen.

De Friese visafslag Harlingen haalde 36 miljoen euri (-23,8 procent), Stellendam (-10,2 procent) en het Gemeentelijk Vismijnbedrijf Vlissingen (-8,1 procent) sloten af of ruim 30 miljoen euro. Het gemeentelijk bedrijf wordt tegen eind dit jaar geprivatiseerd. Ook de overige visafslagen, Lauwersoog, Scheveningen, Breskens, Den Oever en Colijnsplaat leverden eveneens in. (gw)

Resultaten	2001	2002	+/-
Urk	121,6	109,4	-10 %
Den Helder	48,5	40,4	-16,7 %
IJmuiden	46,4	40,2	-13,4 %
Harlingen	48,0	36,6	-23,8 %
Stellendam	34,3	30,8	-10,2 %
Vlissingen	33,3	30,6	-8,1 %
Lauwersoog	35,5	28,7	-19,2 %
Schevening.	19,8	16,1	-18,7 %
Breskens	14,7	12,9	-12,2 %
Den Oever	16,9	12,3	-27,2 %
Colijnsplaat	8,4	6,9	-17,9 %
TOTAAL	427,4	364,9	-14,6 %

de en ingewikkelde Europese vaardagenregeling. Iedere kalenderdag waarop gevaren wordt is een vaardag, ook als is het schip maar één uur op zee. De regeling verplicht de schippers die omzichtig met de toegewezen vaardagen willen omspringen om hun schip telkens om middernacht te laten uitvaren en te zorgen dat ze precies voor middernacht binnen zijn. In getijhavens kan dat voor problemen zorgen. De Rederscentrale klaagt dat hierover onvoldoende overleg werd gepleegd met de beroepssector. De Europese Commissie wil de opmerkingen wel in overweging nemen, maar het zal toch weer enkele maanden duren vooraleer enige bijsturing uit de bus komt.

En tenslotte leeft de vrees voor toenemende controles door de visserij-inspecties die werden aangekondigd in het kader van de hervorming van het Gemeenschapelijk Visserbeleid en het Kabeljauwherstelplan. Het communautair plan houdt bepaalde actieprioriteiten in. Daar de controle op zee uitermate moeilijk en kostbaar is, is het eveneens belangrijk controles uit te oefenen in de haven van aanlanding. Minister Dua heeft al eerder laten horen dat zij de plannen van de Commissie om een Europese controlestructuur op te zetten zal steunen. (gw)

Oostende won vorig jaar beetje marktaandeel terug

Voor het eerst sinds jaren heeft Oostende marktaandeel gewonnen. De voorbije jaren kwam een toenemend gedeelte van de onder Belgische vlag aangevoerde visserijproducten in Zeebrugge terecht. Vorig jaar heeft Oostende wat terrein teruggewonnen (+2,9 %) en dat zowel ten nadele van Zeebrugge (-1,8 %) als van Nieuwpoort (-1,1 %).

Nemen we de voornaamste soorten in beschouwing dan won Oostende enkel marktaandeel in de aanvoer van kabeljauw en schol. Zeebrugge versterkte zijn positie in de tongaanvoer en krijgt meer dan 78 procent van de totale tongaanvoer over de vloer. Tong is dan ook goed voor 48 procent van de Zeebrugse besomming. In Oostende is dat 46 procent. (gw)

Activiteitenkalender

MAART

- 2** "Vissersshulde", Heist
- 19-20** "De evolutie van de handel in verse vis, kopen op afstand via het internet", Eface/ATS-seminarie in Urk
- 25** "IJslandvaart en IJslandvaarders", avondrondeleiding in het Visserijmuseum en projectie van de film "Noord-Noord-West" (20 u., toegang 4 eur, reservatie noodzakelijk: 058-51.38.87)
- 26-27** "Aquaculture Today", Edinburgh (GB)
- 27** Opening kreeftenseizoen in Zierikzee (Ned)

APRIL

- 4-6** "Fishing 2003" in Glasgow (GB)
- 8-11** "Anuga Foodtec" in Keulen (Dui)
- 10-12** "Fishing 2003" in Glasgow (Schot.)
- 21** Herdenking op zee omgekomen zeelieden Oostende.
- 29-1-012** de North Atlantic Fish Fair in Runavik (Faroër Eilanden)

MEI

- 6-8** European Seafood Exposition & Seafood Processing in Brussel
- 22-25** "Oostende voor Anker"

- 27** Verkoop eerste vaatje 'Hollandse Nieuwe', start maatjesseizoen

JUNI

- 1** "Nationale dag van de visserij" in Heist
- 2** Veiling eerste vaatje 'Hollandse Nieuwe' in Scheveningen
- 9** Vlaggetjesdag in Zoutkamp (Ned)
- 29** "Zeewijding" in Oostende

JULI

- 12** "Dag van de Marine" in Oostende
- 13-14** "Fête de la Mer", Boulogne-sur-Mer (Fr)

AUGUSTUS

- 9** Dag van de Nederlandse Visserij in Breskens (Ned)
- 28** Garnaalpromotiedag in Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort

SEPTEMBER

- 3-5** "Seafood Mediterraneo" in Verona (It)
- 6** 3de "Oostendse Visserijfeesten"
- 14** 10de Garnaalpelwedstrijd, Visserskaai, Oostende
- 17-21** "World Fishing Exhibition" in Vigo (Sp)

Westerscheldetunnel open

LAAT U NIET verrassen als u de komende maanden vanuit Vlaanderen met de auto naar Vlissingen, Zierikzee of Middelburg trekt. Op 15 maart gaat de gloednieuwe Westerschelde open. De nieuwe vaste verbinding tussen Terneuzen en het schiereiland Walcheren heeft tot gevolg dat de klokvaste autoveerdienst Breskens-Vlissingen en Kruiningen-Perkpolder verdwijnt. Enkel voetgangers en fietsers kunnen gebruik maken van de nieuwe fast ferry die weldra tussen Breskens en Vlissingen vaart. De veerverbinding Kruiningen-Perkpolder vervalt helemaal.

DE TUNNEL HEEFT het uiteindelijk gehaald omdat de Nederlandse ingenieurs berekend hadden dat de instandhouding van de veerdiensten op lange termijn duurder zou uitvallen. Beide veerdiensten zetten nu gemiddeld 7.500 auto's per dag over. Door de tunnel zullen naar verwachting 12.000 betalende wagens rijden en dat aantal zal ieder jaar met twee procent aangroeien tot de maximumcapaciteit van 27.000 voertuigen bereikt is. Ook vrachtwagens mogen door de tunnel, behalve ladingen met gassen en radio-actief materiaal. Het standaardtarief voor een enkele passage van een personenauto bedraagt vier euro. Voor een gratis rit is het nog dertig jaar wachten. Dan is investering van 720 miljoen euro (30 miljard frank) afgelost. Veertig procent komt van de tofheffing en de rest bestaat uit bijdragen van de Provincie Zeeland en het Nederlandse Rijk.

Het stond al lang vast dat die dag naderde. Drie jaar geleden stuurde de tunneldirectie al uitnodigingen rond voor de openingsreceptie op 15 maart 2003. Alle problemen die voor vertraging konden zorgen werden blijkbaar goed in de hand gehouden. De openingsdatum kon behouden blijven. Koningin



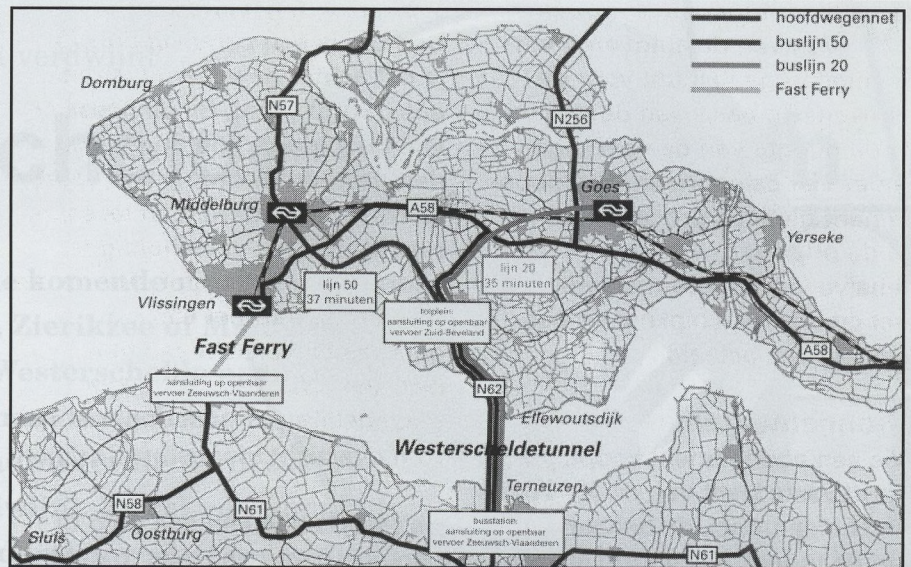
Beatrix komt de 6,6 km lange kokers onder de Westerschelde openen. De tunnel bevindt zich in het midden van de twee overzetlijnen. De inrit aan Belgische kant ligt op grondgebied Terneuzen, nabij de chemische fabriek van Dow Chemicals. Het toplein bevindt zich aan de overkant

Polderklei

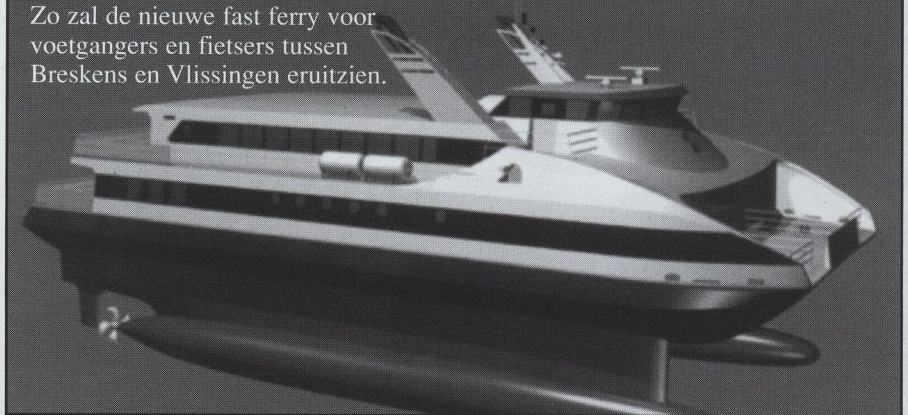
In 1995 viel de beslissing voor de oprichting van de NV Westerscheldetunnel en in januari 1998 stond het licht op groen voor de uitvoering van de vaste oeverbinding tussen Terneuzen en Ellewoutsdijk. De eigenlijke boorwerken door Combinatie Middelplaat Westerschelde (KMW) duurden bijna twee jaar. Met een theoretische snelheid van 12 meter per dag boorden twee enorme machines met boorkoppen van 11,3 meter diameter door de polderbodem. Zeven dagen op zeven en 24 uur per dag werd Boomse klei en zand weggefreest. De Westerscheldetunnel is dan ook de langste Europese ondergrondse koker in een slappe bodem. Voor de aankleding van de wanden waren 53.000 geprefabriceerde tunnelsegmenten (op 0,3 mm nauwkeurig) nodig. Zeven segmenten van tien ton vormen een tunnelring. De 3.300 ringen per tunnel werden een na een met de nodige nauwgezetheid aangebracht. Maar de bouw verliep niet zonder technische en andere hindernissen. Tunnelbouwer KMW verenigt zes aannemersbedrijven, waaronder het Belgische Franki en de grote Duitse concern Philip Holzmann die allebei met een faillissement te kampen kregen.

Veiligheid

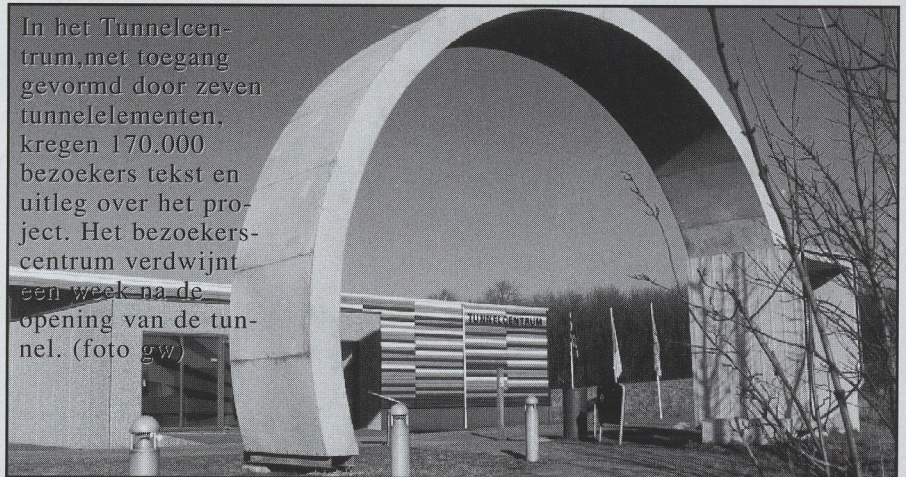
De tunnelbuizen met hittewerende bekleding van 45 mm dikte zijn op allerlei manieren beveiligd. Sterke ventilatoren zorgen voor de luchtverversing en camera's houden het verkeer permanent in het oog. Valt het verkeer stil, bv door een aanrijding, dan wordt dat onmiddellijk geregistreerd door de camera's en in de controlekamer. Bij brand zijn er ruimschoots ontsnappingsroutes. Om de 250 is er een dwarsverbinding naar de andere tunnel, waar het verkeer indien nodig stilgelegd wordt. De tweede tunnel kan dan als vluchtweg dienst doen. Omgekeerd kunnen hulpverleners langs deze weg alle plaatsen in de tunnel bereiken. De Westerscheldetunnel mag dan nog voorgesteld worden als een project van regionaal belang, voor de havens van Vlissingen en Rotterdam betekent de nieuwe verbinding een interessante ontsluiting naar het noorden van Frankrijk. Dat betekent dat er internationale verkeersstromen zullen ontstaan die bijzonder belastend zullen zijn voor de gemeente Zelzate. Het is duidelijk dat de weginfrastructuur daar nog niet op berekend is. Nu al gaan stemmen op, ondermeer van de Gentse havenscheper Daniël Termont, om Nederland mee te laten betalen voor de vlotte doorstroming van het tunnelverkeer. Wie het allemaal nog een keer bekijken wil moet zich reppen. Het bezoekerscentrum is nog enkele weken open voor het publiek. Op zaterdag 8 maart is er ook een opendeurdag.(gw)



Zo zal de nieuwe fast ferry voor voetgangers en fietsers tussen Breskens en Vlissingen eruitzien.



In het Tunnelcentrum, met toegang gevormd door zeven tunnelementen, kregen 170.000 bezoekers tekst en uitleg over het project. Het bezoekerscentrum verdwijnt een week na de opening van de tunnel. (foto gw)



Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van oud-visser Prosper Luca. De weduwnaar van Rachel Pira werd geboren te Oostende op 24 november 1912 en overleed er op 6 februari 2003. Prosper Luca heeft 12 jaar gevaren op de O 178 Ibis, schip dat op het afscheidsprentje afgebeeld staat.

Eerste garnaal in vismijn Nieuwpoort

Op vrijdag 28 februari werd de eerste aanvoer van garnaal in de Nieuwpoortse vismijn gezet. De primeur iw voor de N 86 van de rederij Beuckels. Bij die gelegenheid had de directie van de vismijn een kleine receptie georganiseerd waarop aanvoerder, koper en personaliteiten elkaar een hart onder de nieuwpoortse riem staken.

Wat de moreel consulent de deelnemers aan de vissershulde in Heist wilde zeggen

Velen zullen zich misschien afvragen. "wat komt den dezen hier nu verkondigen?"

Naar aanleiding van deze plechtigheid wil ik, als moreel consulent voor de zeevissersrij, en uit respect voor de op zee gebleven zeelieden in de eerste plaats mijn medeleven betuigen aan allen die op zee iemand hebben verloren die hen dierbaar is.

Vroeg of laat staan we allemaal voor het ultieme afscheid. Afscheid van moeder, vader, zoon of dochter, onze dierbaren.... In de visserij ligt het nog wat anders...

Iedere visser heeft ze immers gekend; ook ik. Ze waren onder ons, zij die plots verdwijnen, niet meer terugkwamen, je vaargezellen, vrienden voor het leven: een leven werd geleefd; en er kwam al te plots een eind aan – waarom? Waarom moet men dat leed ondergaan? Waarom wordt zo bruusk een eind gemaakt aan al het mooie waarvan er hier op deze planeet zo veel te belevan valt?

Bij een afscheid zeggen we "tot ziens" of "tot spoedig" Bij een definitief afscheid kunnen we dat niet meer. Dan kunnen we enkel aanvaarden en berusten. Voor onszelf is het belangrijk hun een laatste eer te kunnen bewijzen. De persoon die gisteren nog in ons midden was, heeft immers met ons geleefd en ons leven meer zin gegeven. Dat zinvolle dragen we altijd bij en zullen we blijven koesteren.

Als visser heb ik ook menig uurtjes op wacht gestaan. Eenzaam in de brug terwijl je maats te kooi liggen. Dan durven je gedachten wel 's afdwalen naar hen die je dierbaar zijn en je hoopt op een spoedig weerzien. Het is niet altijd makkelijk te wachten..... toch ben je nooit alleen: de zee is er altijd, nu eens overweldigend, dan weer mysterieus, zacht-intrigerend en telkens weer zal hij je aandacht opeisen; onderschat hem nooit. Ook dit is leven. Geniet ervan LEEF!

Om te besluiten nog dit: de sector heeft het moeilijk; velen verdwijnen uit de visserij en zoeken andere oorden op. De media staan bol van tal van meningen. Het verband met wat werkelijk op zee gebeurt is soms ver te zoeken.

De visser zelf ziet het allemaal gebeuren, en elk denkt er het zijne over. Hoe moet

het in de toekomst verder? De laatste jaren hebben we al enkele voorbeelden gezien van hoe het kan veranderen. Zonder dialoog was de visser nog altijd monddood. Nu schreeuwt menig visser voor aandacht, waardering, een zekere toekomst. Meer en meer mensen delen hun zorg met de sector; er werd in de laatste jaren dan ook al heel wat gerealiseerd. Maar toch...

Hoelang zal het nog duren nog voordat de visser krijgt waar hij recht op heeft? Een volwaardig statuut, waarbij de troeven eerlijk verdeeld worden tussen alle partijen. Waarbij de visser z'n toekomst niet moet zoeken op z'n radarscherm in de potdikke mist, maar waar alles duidelijk omschreven staat. Waarom nog altijd geen statuut: een basiswedde, onafhankelijk van de besom-

ming, een procent op de BRUTO besomming; een eerlijk vervangingsinkomen; volwaardig betaalde vakantie; fofaitaire ziekte- en invaliditeitsuitkering; en een rustgevend ouderdomspensioen, en als het even kan voor de oudere vissers een overgangswaarsborg tot de nevensectoren zodat ze hun hoofd niet moeten breken over hun toekomst.

Laat ons dat snel verwezenlijken zonder daarin toe te staan dat niet-vissers de vetste brokken wegslepen. Er zijn al niet veel vissers meer, de nieuwe generatie blijkt verstek te geven. Het is hoog tijd om het roer om te gooien!

Patrick Van Craeynest,
moreel consulent Zeevisserij

Voor het eerst in de Vlaamse visserijgeschiedenis Vrijzinnige gemeenschap actief tijdens herdenkingen ter ere van de op zee gebleven zeelieden

Naar aanleiding van de Vissershulde in Heist publiceert moreel consulent Patrick Van Craeynest de brief die we hiernaast afdrukken. Tegelijk deelt hij ons mee dat de vrijzinnige gemeenschap een samenkomst organiseert n.a.v. de Oostendse herdenkingsplechtigheid ter ere van de op zee gebleven zeelieden. Deze gaat door op 21 april om 9,30 uur in het Vrijzinnig Laïciserend Centrum (VLC) de Geuzetorre, in de Kazernelaan te Oostende. Moreel consulent Van Craeynest en een vertegenwoordiger van de vrijzinnige gemeenschap houden er elk een korte toespraak. Roland Desnerck zorgt voor een passend intermezzo. Na de plechtigheid vervoegen de aanwezigen de optocht naar het Monument der Zeelieden.

Edwin Lauwereins

Scheeps- en algemene schilderwerken
Verhuur van hoge drukspuit

300, 500 en 700 bar.

Havenstraat 3 - 8400 Oostende

Tel.: 0475 61 65 89

Tel.: Nick 0477 43 40 14

Fax: 059 33 06 11



Toon Colpaert over de Vlaamse havens

Op 12 maart om 20 uur houdt gewestelijk havencommissaris Toon Colpaert een voordracht over de rol van de Vlaamse havens. Deze gaat door in het KBC-gebouw, Steenstraat 40 te Brugge. De richters wijzen erop dat de doorsnee Vlaming niet erg goed op de hoogte is van eht belang dat de Vlaamse havens in dit land hebben. Daarbij wordt vooropgezet

dat meer dan 100.000 Vlamingen er hun brood verdienen. In het Brugse staat dat cijfer voor 1 op 8 gezinnen. Na de voordracht is er een receptie aangeboden. De toegang is gratis.

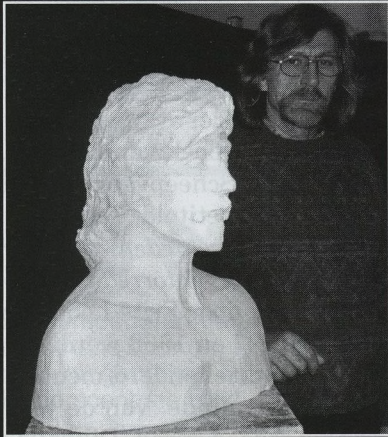
Aanwinst archief Sabbe Studiekring

De Brugse vereniging 'Julius Sabbe Studiekring' heeft een nieuwe loot aan haar collectie gebouwd.

De kring heeft het volledige archief van de Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek (NGSF) verworven. Deze fabriek heeft een grote rol gespeeld in het socio-economische leven van Brugge.

Herinneren we eraan dat de kring ook al het archief van de cokesfabriek Carcoke geïnventariseerd heeft. Dat alles wordt bewaard in het Grootseminarie, Potterierei 72 te brugge. Meer info 050 / 35 26 78.

Beeldhouwer wil Vlaamse walvisvaart herdenken



Jean-Pierre Thieren uit Oostende heeft twee liefdes. Ten eerste heeft hij, als geboren & getogen kustbewoner, de zee eeuwige trouw beloofd. Op latere leeftijd liep Thieren echter ook de muze van de beeldende kunsten tegen het lijf. En ook daar groeide iets moois uit. Na een veeljarige opleiding keramiek gevolgd te hebben aan de Oostendse kunstacademie, maakt hij er zich nu al een aantal jaren de kunst van het beeldhouwen eigen. Dat dit alles niet zonder talent gebeurt bewijst bovenstaande buste waarbij Thieren zichzelf afgebeeld heeft.

Gelukkig schieten 's mans twee geliefden goed met elkaar op. De zee en de kunst, het zijn zielezusters, lotverbonden en, soul mates. Vandaar dat Thieren er een 'ménage à trois' kan op nahouden: hij, de kunst en de zee.

Kunstenars zouden geen artiesten zijn mochten de vruchten van zo'n driehoeksverhouding er niet een beetje 'speciaal' uitzien. Dat is ook bij Thieren het geval. Thierens beeldhouwvruchten blijken de toeschouwer hoe langer hoe meer walviselementen (!) te tonen. Thieren: 'Mijn interesse voor walvissen begon

een kwarteeuw geleden toen ik het Town Docks Museum in Hull bezocht, het museum van de walvisvaart. Sinds ik aan het beeldhouwen ben, komt die interesse terug naar boven. Ik doe momenteel onderzoek met verschillende grondstoffen en dat alles rond het thema van de walvis.'

Oostende voor anker

Maar er is meer. In het kader van het project 'Oostende voor anker' (start op 22 mei) zendt de Oostendse academie haar zonen en dochters uit. Zoals dat ook verleden jaar het geval was, zullen studenten en leraars de klaslokalen achter zich laten en de stad intrekken met werken die alle naar het maritieme Oostende verwijzen.

Thieren was meteen enthousiast. Hij ontwierp een walvisstaart (zie foto onderaan) die hij in king size formaat wil uitvoeren en wil plaatsen op een kerkplein in het Oostendse Westerkwartier dat nauw met de geschiedenis van de Oostendse visserij verbonden is.

De jury die over uitvoering van de ontwerpen beslist vindt dat dan weer niet zo'n goed idee. Daar is men de mening toegedaan dat met over het maritieme Oostende veel kan zeggen, maar niet dat de oude Oostendenaars walvisvaarders geweest zouden zijn.

Oostendse walvisvaarders

Nochtans vinden wij in ons archief volgende tekst: 'Den koophandel, die alsdan binnen Oostende zeer bloeyende was, moedigde een-ider aen, om daar in deel te nemen, zommige door d'uytrusting van Buysen op den Haring-vangst, d' andere op den Abberdaen en verschen Visch, en men zag eene Maetschappij opregten

binnen Brugge tot uytrusting van Schepen op den Walvisch-vangst nae Groenland, waer van het erste Schip uyt d'Haven van Oostende zeylde op den 4 Mey van het jaer 1727 (...)'. Lang heeft dat experiment niet geduurd, maar uniek voor Oostende is het evenmin. Uit dezelfde kroniek leren we immers dat ook in 1775 een poging ondernomen werd. (1)

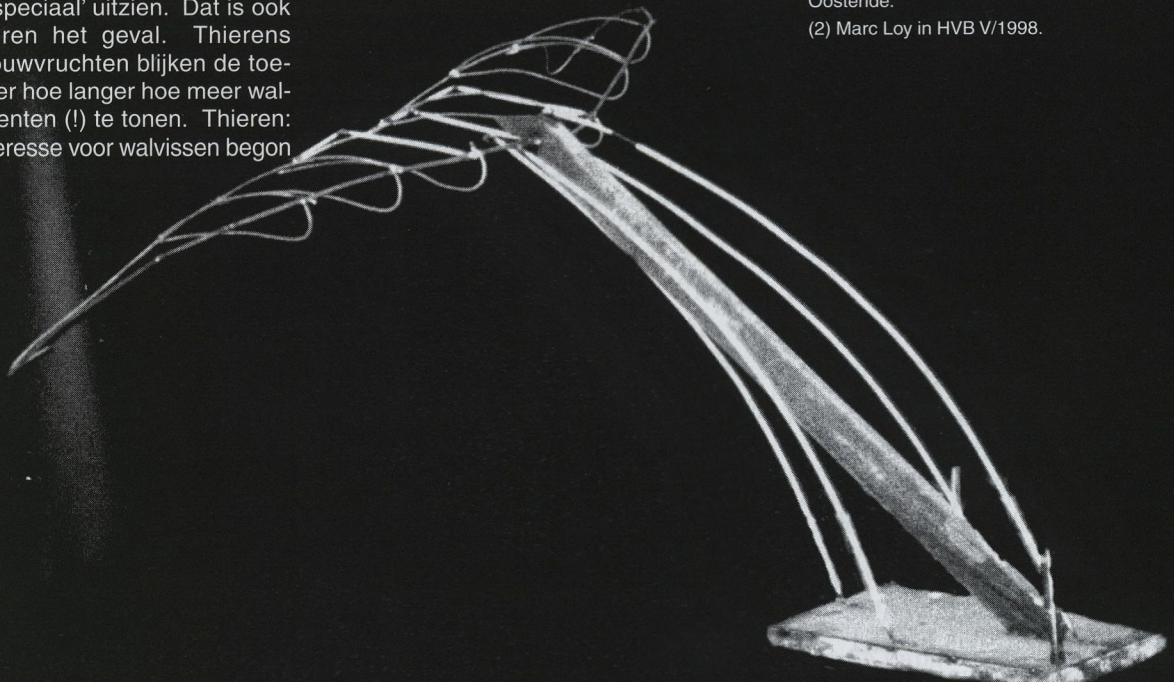
Maritiem journalist Marc Loy heeft het in HVB nog over andere Vlaamse pogingen (zonder dat we vernemen of die al dan niet uit Oostende vertrokken zijn). Hij meldt een 'mirakuleuze' walvisvangst in 1123, heeft weet van een Brugse Groenlandcompagnie in 1664, hij noteert dat een schip dat luistert naar de naam 'Beurs van Brugge' zes kleine exemplaren vangt in 1665 en dat dit succes de maatschappij stimuleert om tot 1688 jaarlijks twee 'walvischepen' richting Groenland te sturen.

Dezelfde journalist leert ons dat er ook in de Hollandse periode (1815-1830) een uitredingspremie beschikbaar was om de walvisvaart leven in te blazen en alhoewel dat initiatief kennelijk niets opleverde, blijken er zelfs in 1849 nog Vlaamse walvisvisserijpogingen te zijn. (2)

Zou het initiatief van Thieren dan niet het ideale ogenblik zijn om dat vergeten aspect van de Vlaamse visserij terug in het daglicht te plaatsen? Folkloristen en geschiedschrijvers, scherp de pennen!

(1) J. Bowens, Beschrijving der Oude Zee-Stad Oostende.

(2) Marc Loy in HVB V/1998.



Vlaggen ter zee

Bij Thomas Reed Publications verscheen onlangs *"Reed's Maritime Flags, Usage and recognition"*, een boek samengesteld door Peter Johnson.

Het betreft een modern en praktisch handboek over vlaggen, wimpels, vaandels en seinvlaggen gebruikt op zee en langs de kustlijn. Alle mogelijke vlaggen en hun combinaties worden besproken zodat de lezer de vlag kan 'interpreteren' volgens kleur, ontwerp, hijspositie. Bovendien wordt het gebruik van elke vlag aan boord van een vaartuig toegelicht. Hierbij wordt uitgebreid gebruik gemaakt van reproducties in kleur en tal van diagrammen.

Dit standaardwerk is de neerslag van diepgaande studie door Johnson, dé autoriteit op het vlak van vlaggen. Het boek pakt talrijke misverstanden aan die er rond het onderwerp blijven bestaan en biedt het antwoord op de vaak eindeloze twisten rond wat men 'vlagetiquette' noemt.

Het boek bevat ook een hoofdstuk met 'goed' en 'verkeerd' bij het vlagvertoon, dit naast een korte geschiedenis en de afbeelding van alle vlaggen van alle IMO-landen.

"Reed's Maritime Flags" (ISBN 0-901281-01-8) kost £27,50 en telt 128 pagina's. Uiteraard is dit boek kleurrijk geïllustreerd. Aanschaffen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij: Reed's Nautical, The Barn, Ford Farm, Bradford on Avon, Wiltshire BA15 2RP, UK. Tel. +44/1225.86.88.21, Fax +44/1225.86.88.31, E-mail: sales@abreed.demon.co.uk.

De jacht op sandelhout

Bij de Uitgeversmaatschappij Walburg Pers verscheen van de hand van Arend de Roever *"De jacht op sandelhout. De VOC en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw"*.

Tijdens de beginperiode van de VOC was de intra-Azië handel een onmisbare bron van inkom-

sten voor de financiering van het Aziatische netwerk. Sandelhout, waarvan afgeleide producten gebruikt werden in het dagelijks ritueel van oosterse godsdiensten, speelde daarin een belangrijke rol. De kostbare sandelbomen, die vrijwel alleen op Timor groeiden, waren onderdeel van een handelscyclus. IJzer uit Japan werd omgesmeed tot messen. Deze werden dan op Timor geruild voor sandelhout, dat in Batavia weer tegen Chinese zijde werd verhandeld. De zijde werd dan naar Japan geëxporteerd, waar vervolgens met zilver betaald werd.

Aan de hand van schaarse bronnen van de tijd voor de komst van de Europeanen en daarna de meer uitgebreide correspondentie van de VOC-hoofden op Solor en Timor wordt in deze uitgave nagegaan hoe dit proces zich voltrok en wat het volume van de handel was. Nadat de VOC in 1613 een Portugees fort op Solor had veroverd, ontstond een strijd tussen de beide Europese naties, die vele duizenden Timorezen het leven kostte. Uiteindelijk leidde dit tot een verdeling van Timor in een oostelijk Portugees- en een westelijk Hollands gebied.

Het boek biedt talrijke nieuwe inzichten in het harde leven van de Compagnie-dienaren in een weinig populair deel van de archipel.

"De jacht op Sandelhout" (ISBN 90-5730-233-0) telt 384 pagina's en kost 29,50 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgever, Walburg Pers, Postbus 4159, 7200 BD Zutphen, Tel. +31/575.510.522, Fax +31/575.542.289.

Geschiedenis van een legendarische reddingboot

Een soort duikboot moest het worden, maar dan boven water. Als het schip onverhoopt zou omslaan, moest een vernuftig systeem ervoor zorgen dat het weer overeind kwam en door kon varen. Zo zag schipper Mees Toxopeus in 1921 de ideale motorreddingboot voor zich. Scheepsbouwer Jan Niestern uit Delfzijl werkte het idee uit en

hoogleraar scheepsbouwkunde Ernst Vossnack tekende het uiteindelijke ontwerp. Zo ontstond de eerste stalen zelfrichtende motorreddingboot ter wereld: de "Insulinde". Deze reddingboot vormt het onderwerp van het twaalfde jaarboek van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam getiteld *"De Insulinde. Geschiedenis van een legendarische motorreddingboot"* geschreven door Frits Loomeijer. Tussen 1927 en 1968 werden meer dan driehonderd mensen met de "Insulinde" van de verdrinkingsdood gered. Dikwijls onder extreme omstandigheden, in zware storm of mist. Dit boek schrijft de geschiedenis van dit revolutionaire schip, zijn tijd ver vooruit, waarmee de grenzen van het reddingswezen rond de Noordzee ingrijpend verlegd werden.

"De Insulinde. Geschiedenis van een legendarische motorreddingboot" (ISBN 90-5730-222-5) telt 144 pagina's en kost 24,95 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgever, Walburg Pers, Postbus 4159, 7200 BD Zutphen, Tel. +31/575.510.522, Fax +31/575.542.289

Vissersboot werd gewapende stoomtreiler

Wij ontvingen vanwege Franky Bostyn (Association for Battlefield Archaeology in Flanders vzw) een folder voor het nieuwste boek van maritiem archeoloog Tomas Termote uit Oostende.

Het boek gaat over een Duitse vissersboot uit het begin van de 19de eeuw, die omgebouwd werd tot gewapende stoomtreiler en in 1916 gezonken is voor de kust van Zeebrugge. Het wrak is eind 2001 als één stuk naar de oppervlakte gehaald. Het boek beschrijft het unieke lichtingsprocédé, de studie van het wrak met de gedane vondsten en de geschiedenis van de Vorpostenflotille Flandern, waarvan het deel uitmaakte.

Vanaf 1 maart kan reeds op het boek vooringetekend worden. Eind mei gaat de publicatie van het boek gepaard met een gratis tentoonstelling in het stationsgebouw van Oostende ter gelegenheid van Oostende voor Anker.



DE LAATSTE vuurtorenwachter

Voor mensen met een kwak hart en een wak karakter

PAS OP: GEWIJZIGDE STEMOPROEP

De gemoederen geraken verhit. Verkiezingskandidaten die normaal nooit boodschappen doen, bereiden zich thans voor om zich groentenmarkt na vismarkt aan de kiezers te presenteren. Coalities worden vernieuwd, gebroken en weer vernieuwd. Ook in de visserij volgen de koerswijzigingen elkaar vlug op: de Rederscentrale blijkt opeens groener te zijn worden dan de groensten onder de groenen.



HET KAN STIJF hard waaien op de visserijkaden. Die vuile visserijwind heeft daarenboven de eigenschap dat ze de stapel kaairod-

dels hoog laat opwaaien tot wanneer die uiteindelijk allemaal mijn vuurtorenvenstertje binnendwarrelen. Waarna ik er ten behoeve van het lezerskorps 1 keuze uit maak, tot groot jolijt van de enen en tot nog grotere ergernis van de anderen.

De keuze is niet altijd gemakkelijk, want de stapel is omvangrijk. Dat komt doordat de sector geleid wordt door een vismand 50+ ers, die, zoals dat gaat onder bejaarden, graag bij elkander komen om er onder het nuttigen van een kop koffie een beetje te zwatelen over vroeger. En dat het toen beter was. In de sector wordt dit als 'vergaderen' omschreven. En het is daarbij zoals het spreekwoord zegt: 'Als de koffie is in het ouwe wijf, dan is verstand in de koffiekant' of zoiets.

Verleden maand waaide het weder eens bijzonder hard in de visserijkantoren en -burelen. RC-directeur Cor Bisier was er immers in geslaagd het enige resterende taboe in de visserij, nl. dat van de zwarte vis, te doorbreken. Iets dat ikzelve nooit gedurfd had! Maar gelukkiglijk is er dus onze Cor om ook dat laatste bakken te verzetten. Tot daar de feitelijkheden.

En nu de roddels. Iemand weet heel zeker dat Cor daardoor sinds kort hevig terugverlangt naar zijn oude job als EU-controleur. Naar het schijnt is de door vakbondsmann Claes M. terug opgeviste ex-senator



Desutter M. zelfs 1 lobbycampagne begonnen om speciaal voor Cor 1 functie op Europees niveau te sjoemelen. Die wordt omschreven als: controleur 'Speciaal voor Oostendse Trapvissers' (afgekort: SOT). Naar verluidt zijn de financiën via Zeevissersfonds al rond; het wachten is alleen nog maar op 1 vertaling van deze term in de vele talen die de EU rijk is. Het Franse 'Pêcheurs de l'escalier de Poisson Ostendais' (PiPO) voldeet bijvoorbeeld niet helemaal en in het Duits zal het ook wel geen vetten zijn (zeker niet als ik dat hier moet bedenken).



Iemand anders meent dan weer dat Cor Bisier 1 bekering ondergaan heeft. Sinds hij van het bestaan van kleine papgulletjes op de hoogte gebracht werd, heeft hij Het Licht gezien. Sindsdien heeft hij meer oog voor het dierenleed gekregen dan Michel Vandenbosch van Gaïa ooit heeft kunnen opbrengen. De Cor zou zelfs 1 scheuring tweegebracht hebben in Greenpeace en met 1 Groot-Nederlandse minderheid de nieuwe organisatie Blackpeace aan het oprichten zijn. De vlaggen van Blackpeace (gele achtergrond, waarop 1 gestyleerde zwarte papgulg afgebeeld staat) zouden reeds tal van Nederlands-Belgische eurokotters sieren.

Hoe dan ook, het viel op dat de scheldtirades van de heer Cor Bisier in het meest recente nummer van de RC helengans ontbraken. De maandelijkse uithalen naar gefrustreerde, domme, vogelende zwarte zee-eendenwachters bleven dit keer achterwege; ook konden we geen spetterende uitspraken noteren over uitstervende zwartwerkers aan de Vistrap en zelfs niet over stoorzende perifere hobbyistenclubs. Vanwaar deze leemte? Goed ingelichte rodde-

laars weten daarover te vertellen dat Cor van zijn chef opdracht gekregen heeft om zijn wafel te houden tot wanneer de verkiezingsschaapens op het droge zijn. Het valt hoe dan ook op, zo wist weder 1 andere roddelaar ons over te dragen, dat de RC de voorbije maand 1 politieke draai van betekenis gemaakt heeft (zie hiervoor ook de rubriek 'citaten' elders in ons spetterende magazine). Waar tot voor kort in de RC 1 groene schietschijf opgesteld stond waarop de beeltenis van ministerin Dua V. prijkte, roept de heer Schiltz B. thans zijn achterban zelfs op om voor de groenen te stemmen! Hetgeen deze wijvenpartij alvast vijftien verse stemmen zal opleveren. Bovendien wist een goed ingelichte roddelaar ons te vertellen dat de heer Schiltz B. persoonlijk de West-Vlaamse Agalevlijst had willen trekken, ware het niet dat die plaats al ingenomen is door 1 onbenullig wijffie. Maar zelfs over deze verregaande aanval op de mannelijke viriliteit mag Cor van Bart tot nader order geen beledigingen uiten: *business before pleasure!* Tot slot willen we u ook de finale roddel niet onthouden waaruit zou blijken dat de redactie van HVB overweegt om de heer Cor Bisier regelmatig 1 column te laten publiceren in ons eigen blad. Kwestie van 's mans duurzame frustraties niet, als waren het discards, te laten verloren gaan. De man is nu eenmaal niet zonder verdienste voor de Vlaamse natie: hij leerde zijn volk taboes te doorbreken! Leve Groot Vlaanderen, Leve de kleine papgullen, Leve onze Cor!



UW MENING

VUILE WAS

polemieken

NEEDED

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

GEHEIMEN

VERHALEN

MENSEN

analyse

VISTECHNIEKEN

VAARTUIGEN

interviews

GEHEIMEN

FEITEN

ACHTERGRONDEN

TEGENSPRAAK

perspectieven

CIJFERS

**HET
VISSERIJBLAD**

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

ARGUMENTEN

DUIDING

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

(Voor Nederland zie tarieven
onder colofon op pagina 3)