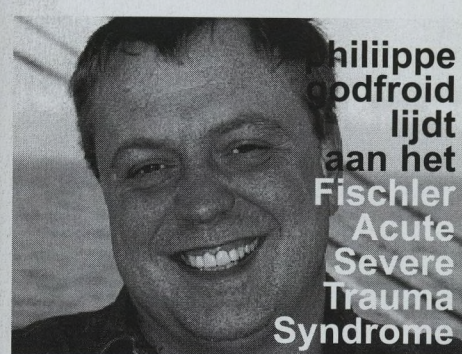


België - Belgique
P.B.
8400 OOSTENDE 1
3/4637



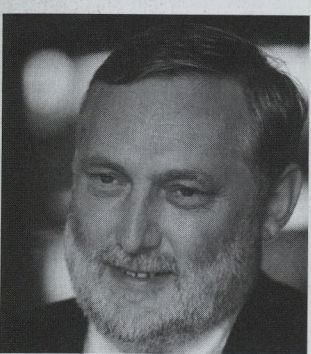
**willy
vanderheyde
haalt
oude
koeien
uit de
sloot**



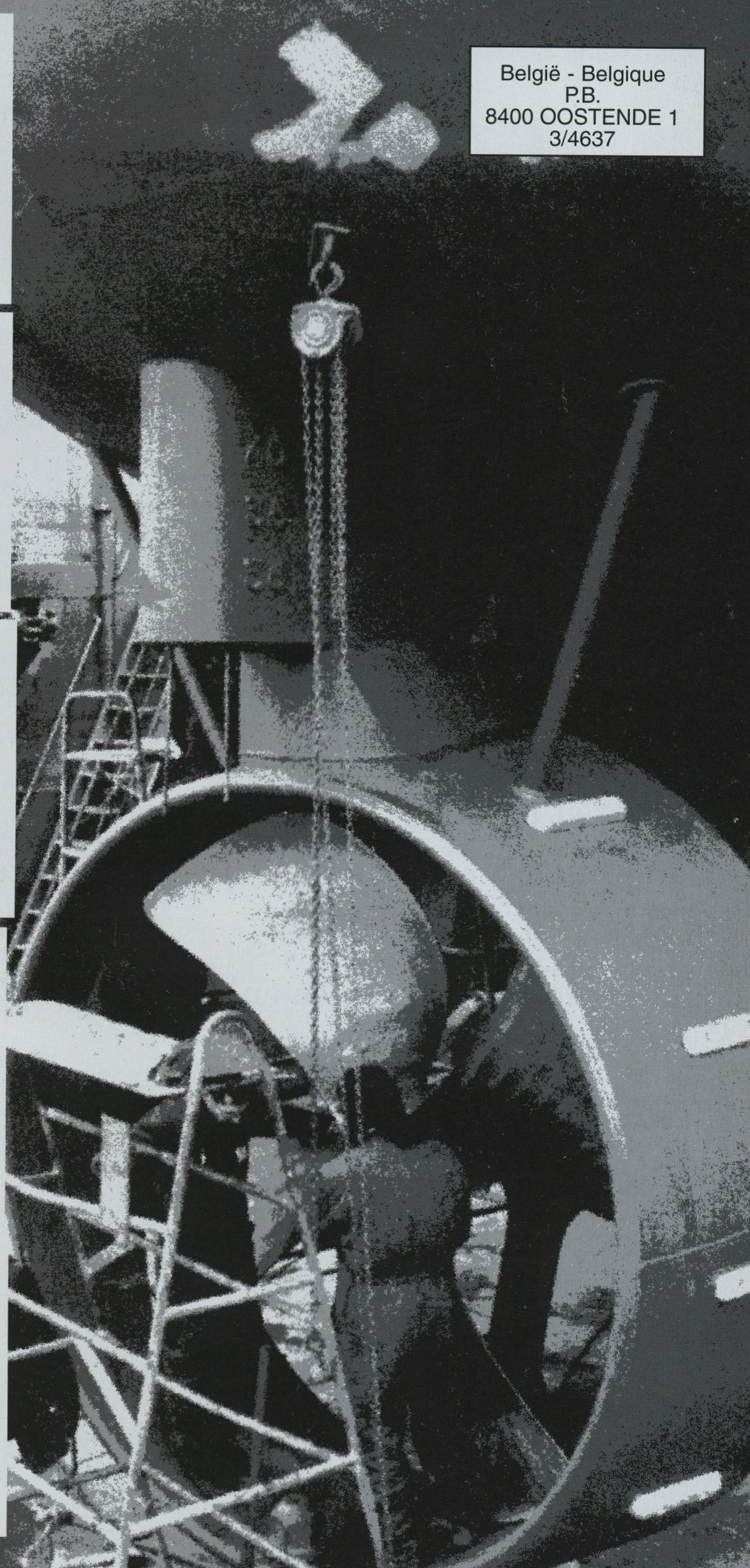
**philippe
godfroid
lijdt
aan het
Fischler
Acute
Severe
Trauma
Syndrome**



**Oude sovjet-
republiek
estland komt
bij de EU.
HVB bekijkt
de estse
visserijsector**



**franz
fischlers
herstel-
program-
ma kan
tien jaar
duren**





In het Oostendse nettenatelier van 'Crops'. Datum en personen zijn ons niet bekend.

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, Brusselstraat 12 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.: A. Vanhee
Brusselstraat 12, Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:

HVB,
p.a. Brusselstraat 12, 8450 Bredene
Tel. en fax: 059/32 55 59

E-mail:
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

Germinal

WE BEGINNEN DIT editoriaal alsof het een uitzending van het populaire radio-programma 'Jongens & Wetenschap' betreft en vragen het u meteen. Wat betekent Germinal?

Het is een woord dat mij alvast herinnert aan oude, groezelige volkshuizen. Socialistische arbeiders pleegden er halt te houden. Al te lange werkdagen werden er weggespoeld met al te korte drank. Germinal! Het doet me ook denken aan voetbalploegen die deze vreemde naam droegen.

Op de kaai zul je evenwel maar weinig mensen aantreffen die weten wat het woord op de ramen van die oude *estaminets* te betekenen heeft; nog minder zul je er vinden die weten waarom die voetbalclubs niet gewoon Club of Cercle heten.

Onlangs kreeg ik nog de kans om Germinal op de televisie te zien. Naast de naam van kroegen en van voetbalploegen is het immers ook die van een film en van een boek waarop die Franse film gebaseerd werd. Daarenboven blijkt het de naam van een maand te zijn uit de langvergeten Franse republikeinse kalender: de maand Germinal. Indertijd was die naam beroemd geworden omdat het volk van Parijs in de maand Germinal van het jaar III (dat is 1795: de Franse republikeinen hadden ook een nieuwe jaarrekening ingesteld) in opstand gekomen was tegen pogingen om de revolutie te recupereren. De film speelt zich evenwel later af en we treffen de acteurs aan op een set die de negentiende eeuw uitbeeldt. Maar we bevinden ons evengoed in de maand van het verzet: Germinal!

Zowel de film als het boek (uit 1885, van Emile Zola) zijn naturalistische drama's, dat wil zeggen dat ze de onverbloemde werkelijkheid tonen, ongenueerd, onsmakelijk zelfs. In de maand Germinal, ergens op het einde van de negentiende eeuw, zien we de arbeiders in de kolenmijnen van Noord Frankrijk aan het werk. We zien hoe ze zich uitsloven, hoe ze wonen, slapen, neuken en eten. We zien hoe ze, ten einde raad, naar hun *patron* toestappen om hem stakingsgewijs uit te leggen dat het zo niet verder kan. En we zien vervolgens hoe die patron hen uitlegt dat de *concurrentieverhoudingen* helaas elke toegeving onmogelijk maken. Ten slotte zien we hoe de Franse mijndirecteurs beroep doen op gastarbeiders (Belgen!) om het verzet te breken.

Er is veel veranderd sinds de periode waarin deze Germinal zich afspeelt. Veel van wat toen scheef was, werd sindsdien wel degelijk rechtgezet. Maar veel andere scheve zaken hebben de tands des tijds helaas doorstaan. Ik noem er twee.

Ten eerste valt vooral dat van die *concurrentieverhoudingen* op. De fabrieksdirecteurs legden de arbeiders overtuigend uit dat ze geen enkele toegeving konden doen omwille van de... *concurrentieverhoudingen*. Hetzelfde wordt ook vandaag nog gebruikt om ons eraan te herinneren dat we hier niet voor de *fun* rondlopen. Een tweede gelijkenis: in de barre negentiende eeuw was er een duidelijke scheidingslijn tussen zogenaamd fatsoenlijke mensen die het voor het zeggen hadden en het gepeupel dat alleen maar mocht meedoen op voorwaarde dat het niet teveel noten op zijn zang kreeg. Ook dat is vandaag onveranderd gebleven.

Voor mij was de film dan weer aanleiding om een en ander van Zola te herlezen en zo las ik hoe het hoofdpersonage uit 'De buik van Parijs' na 314 bladzijden naturalistische miserie verzucht: 'Wat een schoften zijn die "fatsoenlijke" mensen toch.'

Uiteraard, zo denk ik dan. Wie geen schoft wil zijn, moet zich buiten de concurrentieverhoudingen opstellen. Maar welke fatsoenlijke mens luistert er nu in deze populistische tijden van oneliners nog naar de ouderwetse gedachten van...

de man op de kaai



Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. De redactie behoudt zich het recht voor brieven in te korten of te redigeren. Publicatie houdt niet in dat de redactie akkoord gaat met de inhoud. Anoniem opgestuurde brieven worden meteen in de papiermand geïgoid.

RECHT OP ANTWOORD

Carly antwoordt Vandromme

Naar aanleiding van de feiten met de Z.69 Atlantis (aanbieden in de Zeebrugse Visveiling van 700 kg illegale kabeljauw) heb ik een telefonisch onderhoud gehad met een 'journaliste' van de Zondagskrant.

Wat die persoon in die Zondagskrant publiceert is uiteraard niet mijn verantwoordelijkheid. Ik ben inderdaad de mening toegedaan, en ik blijf daarbij, dat de controleurs beter zouden meegaan met een vissersboot om een reëler beeld van de aantallen te hebben.

Het door u opgenomen ciraat met mevrouw Vandromme baart mij echter meer zorgen omdat daar twee verschillende zaken door elkaar worden vermengd.

De feiten van de Z.69 Atlantis zijn een "economische overtreding" (aanbieden van illegale kabeljauw) net zoals het verkopen van ondermaatse vis door de trapvissers een "economische overtreding" is.

Vanaf 1982 toen ik aangesteld werd tot Rijkscommissaris, is nog nooit dergelijke overtreding door de Onderzoeksraad behandeld geworden. Dergelijke feiten worden door mij niet vervolgd, evenmin als b.v. vissen in verboden gebieden, te kleine maaswijdte e.d. omdat dit niets met de veiligheid te maken heeft.

Iets anders is echter de manier van varen "waardoor tijd gewonnen wordt door te varen op een manier waarvoor de vissers nadien door hem ook bestraft worden" (citaat van mevrouw Vandromme).

Daarmee worden dus duidelijk de verkeersscheidingsstekens bedoeld die ingesteld zijn om de veiligheid van de scheepvaart in het algemeen en deze van de kleine (vissers)vaartuigen in het bijzonder te verbeteren.

Het verplicht moeten volgen van de verkeersscheidingsstelsels geldt voor alle schepen, dus ook voor de grote vissersvaartuigen. De overtredingen op deze bepalingen zullen door mij blijvend vervolgd worden, omdat dit een aspect voor de veiligheid op zee is.

Als het voor u een troost kan zijn: de schipper van de Z.69 Atlantis van

(Vervolgt op bladzijde 11)

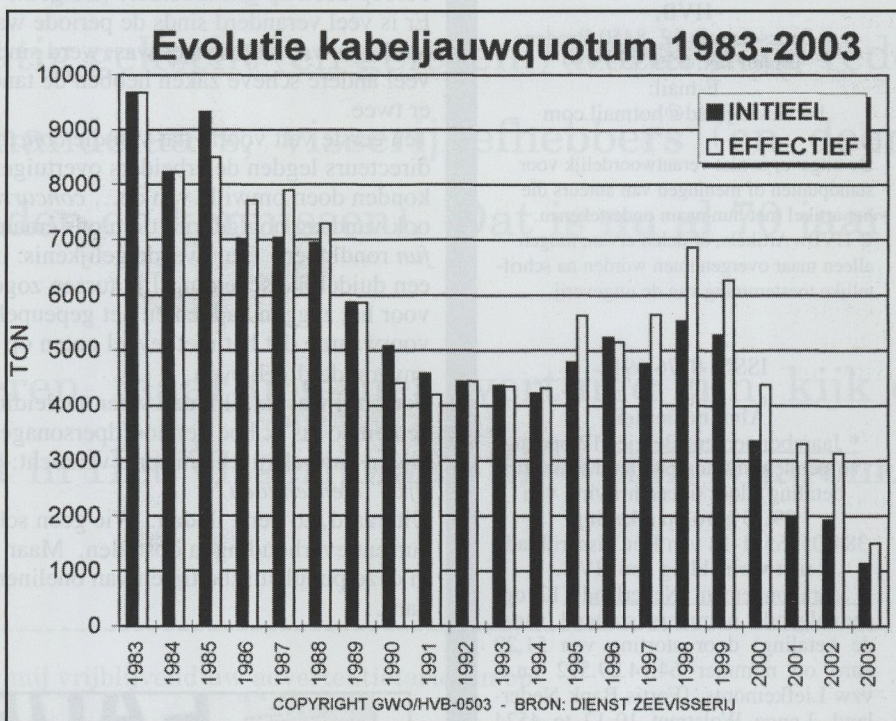
Kabeljauwherstelperiode

DE EUROPESE COMMISSIE heeft een ingrijpend herstelplan aangekondigd om het kabeljauwbestand binnen vijf tot tien jaar weer op peil te brengen. Het langetermijnplan voorziet nog jaren lagere quota, beperking van de visserijdruk en streng toezicht op de Noordzee, het oostelijk deel van Het Kanaal, de wateren ten westen van Schotland, de Ierse Zee, het Skagarrak, het Kattegat en de zeeëngten bij Denemarken.

DE EC WERKT ook aan herstelplannen voor schelvis, tong, heek en langoustines die later op het jaar bekend gemaakt worden. De maatregelen ter bescherming van het kabeljauwbestand hebben gedurende de voorbije jaren geen beterschap gebracht.

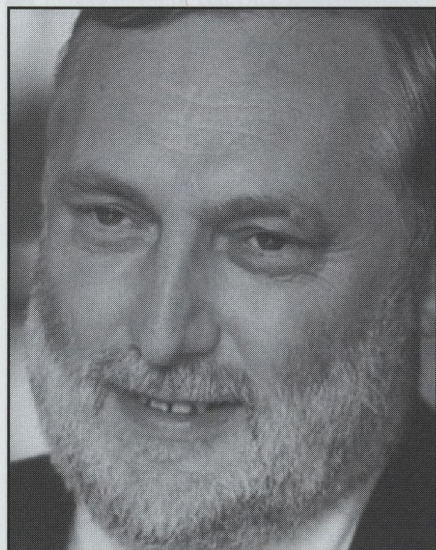
Wetenschappers houden vol dat verschillende kabeljauwbestanden dreigen te verdwijnen omdat de beperkingen niet ver genoeg gaan. Zij stellen ook dat de vissers een verkeerd beeld hebben van de toestand omdat zij steeds concentraties opzoeken.

Europees Commissaris Franz Fischler heeft een nieuwe koers uitgestippeld voor het Europese visserijbeleid. Het ontwerp werd al in detail besproken met de visserijsector en wordt op de eerstvolgende bijeenkomst van de visserijministers nog eens grondig doorgenomen. Het is nu al duidelijk dat het herstelplan gevolgen heeft voor de quota van vissoorten die samen met kabeljauw worden opgevisst. Andermaal een maatregel die bij de boomkorvisserij hard zal aankomen.



Bij de grafiek hierboven: Het Belgische kabeljauwquotum bedraagt nog amper een achtste van twintig jaar geleden. Van de 9.690 ton in 1983 blijft dit jaar nog een initiële vangsthoeveelheid van 1.135 ton (waarvan 807 ton in de Noordzee) over. Gelukkig konden de voorbije jaren nog wat onbenutte vissoorten tegen kabeljauw geruild worden met andere lidstaten, maar ook dat wordt met de dag moeilijker. Het plaatje dat ons in de toekomst te wachten staat ziet er helemaal niet rooskleurig uit. (gw)

an vijf tot tien jaar duren



Fischler heeft een nieuwe koers uitgestippeld voor het Europese visserijbeleid.

Kilowattdagen

De maatregelen voor de langetermijnaanpak zijn drieledig. Eerst en vooral zal de toegelaten vangsthoeveelheid verder aan banden gelegd worden. In visgebieden waar het kabeljauwbestand het felst uitgedund is zullen zeer stringente quota gelden. Deze moeten mogelijk maken dat de volwassen kabeljauwpopulatie met minimum dertig procent per jaar groeit.

Het tweede luik is een verder terugschroeven van het aantal visdagen in de kwetsbare zones.

Hier doet het begrip *kilowattdagen* (hoeveel kilowatt heeft hoeveel dagen gevist in de voorbije drie jaar) zijn intrede. De berekening levert voor iedere vloot een aantal zeedagen op die op het niveau van de lidstaat verdeeld moeten worden. Kilowattdagen zijn binnen de vloot overdraagbare dagen, maar ze blijven wel gebonden aan de visgebieden. De invoering van het systeem betekent dat de bestaande regeling met een vast aantal zeedagen vervalt.

Tenslotte eist de Commissie meer controle en satellietbewaking op de naleving van de vangstbeperking en de illegale visserij.

De EC rekent erop dat de ministerraad in het najaar het ontwerp goedkeurt, waardoor het langetermijnherstelplan op 1 januari in werking kan treden.

Sloopfonds

De EC heeft voor de periode 2000-2007 niet minder dan 3,7 miljard euro (150 miljard frank) uitgetrokken voor de steunmaatregel. Daarvan is nog maar drie procent toegewezen. Het geld wordt beschikbaar gesteld voor het saneringsfonds (sloopfonds), de fondsen voor oriëntatie van de visserij (FIOV), verhoogde saneringspremies, steungeld voor werkloze vissers en compensaties voor vaartuigen die hun activiteit met meer dan een kwart moeten vermindere(n). (gw)

Z.50 Tijn naar Ierland

De gewezen Z.50 Tijn gaat een tweede leven leiden als schelpenvisser in Ierland. Het vaartuig werd in september 2000 geschrapt toen de Rederij Versluys-Couwyzer de nieuwe Z.18 Soetkin in de vaart bracht. De nieuwe eigenaar, Michael Craossan uit Dublin, zal het boomkorvaartuig aanpassen voor de visserij op St. Jacobsschelpen.

De Z.50 Tijn werd in mei 1982 in gebruik genomen door de reders Kamiel Versluys en schipper Ronny Lagast. Het vaartuig komt van de Scheepswerven van Langerbrugge. Het vaartuig van 30 meter werd tien jaar later met vijf meter verlengd op de werf Welgelegen in Harlingen.

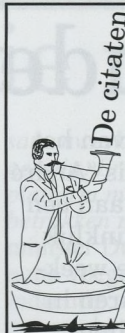
Z.69 opnieuw in de vaart

De schade die de Z.69 Atlantis opliep bij een aanvaring met een vrachtschip in Het Kanaal is bij Metz in Urk hersteld. De stuurboord achterhoek werd volledig vervangen en de verschansing vernieuwd.

Kort

* Bij de Scheepswerf Van Duiven-dijk in Bruinisse werd de B.601 Van Maerlant drooggezet. Dit was nodig om de Belgisch-Thoolse eurokotter te voorzien van een verzwaarde ballastkiel.

* De Z.48 Wodan ligt aan de kaai van de werf Padmos in Bruinisse. In het vaartuig van de Rederij Dolfijn uit Heist wordt het visruim volledig vernieuwd.



De citaten

Als hij niets anders te eten had, leefde Godfried van Bouillon.

(Uit onze nieuwe reeks flauwe grappen)

'Bij deze is ook de ex-directeur van Greenpeace, de Heer Deleuze, in navolging van Saddam Hoessein van zijn voetstuk gehaald.'

Luc Corbisier in de RC van mei 2003.

'The press is the enemy.'

Richard Nixon.

'Gezien de verhevenheid van de belangen die bedreigd worden verklaren wij dat stemmen voor de Volksunie in de huidige omstandigheden zwaar zondig is.'

Bisschop De Smedt in een herderlijke brief van 22 mei 1958.

'De regeringpartijen zullen gewoon voortzetten wat ze begonnen zijn. Het verdwijnen van de groenen betekent daarin niet zoveel.'

Fred Chaffart, bestuurder van vennootschappen.

'Een verviervoudiging van de winst voor BP, een verdrievoudiging voor ExxonMobile in het eerste kwartaal en meer dan een verdubbeling voor Shell en ChevronTexaco. De grote oliemaatschappijen wrijven zich in de handen na de drie eerste maanden van dit jaar.'

DM, 3 mei 2003.

'Ik denk dat de bevolking een duidelijke keuze gemaakt heeft voor een sterke linkerzijde.'

Mia Devits, nationaal voorzitter ABVV.

'We hopen dat die nieuwe regering een minister van ondernemerschap zal aanstellen, die meteen ook vice-premier is.'

Kris Peeters, voorzitter UNIZO.

'Ik denk dat de SPA vooral goed gescoord heeft door naast op werkgelegenheid ook de nadruk te leggen op die lastenvermindering.'

Philippe Muyters, gedelegeerd bestuurder VEV.

'Zowel bij rechts als bij links hebben de populistten gewonnen. Politici met een complexere boodschap werden afgestraft: politici die bijvoorbeeld zeiden dat aan belastingverlagingen consequenties verbonden zijn.'

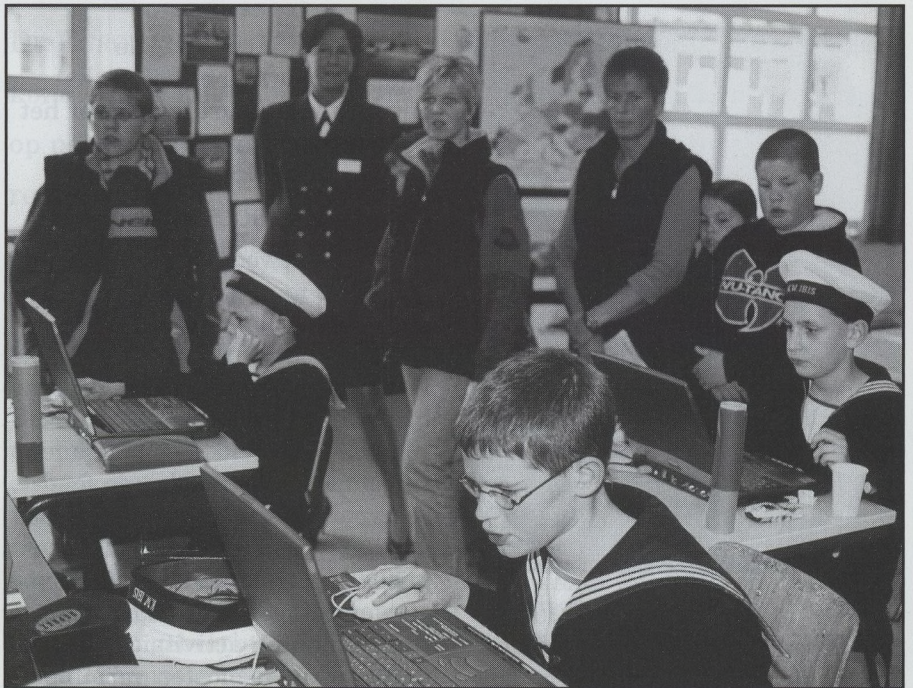
Anne Provost, schrijfster.

'U weet toch dat uw bank een betaalautomaat heeft omdat ze uw soort liever niet binnen hebben.'

Terzijde in VN, 8 maart 03.

Opendeurdag bij K.W. Ibis

De officiële openstelling van het weekend- en vakantiehuis "André Schlim" werd gekoppeld aan een opendeurdag bij het Koninklijk Werk Ibis in Bredene. De weekendopvang kan nu gebeuren in een pand naast de instelling. Daarmee gaat een idee van wijlen vice-admiraal André Schlim, twintig jaar voorzitter, in vervulling. Hij ijverde al langer voor een huiselijke opvang van de jongens tijdens de weekends en de vakantieperiodes. Andre Schlim had destijds zijn oog laten vallen op een boerderij, maar dat plan was financieel niet haalbaar. Uiteindelijk kocht het K.W. een aanpalend huis aan de Prinses Elisabethlaan. De raad van bestuur heeft 600.000 euro geïnvesteerd in de aankoop en de inrichting van de ruime woonst met een comfortabele verblijfsaccommodatie voor zestien jongens. Tijdens het openingsweekend stonden de deuren van de instelling open voor het



publiek. De bezoekers mocht voor het eerste sinds jaren nog eens een kijkje nemen in de klas- en andere lokalen waar een honderdtal Ibis-boys van 6 tot 16 jaar hun

opleiding en opvoeding krijgen. Niet zonder enige fierheid mochten de jongens ook hun computervaardigheid tonen op de tien laptops die ze onlangs kregen. (gw)

VAN VOORDEN-PROMAC



VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

- Scheepsschroeven
- HODI straalbuizen
- Industrieel gietwerk

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

- Scheepreparatie
- Occasion schroeven
- Zinkanoden
- Slijtsloffen
- Droogsystemen voor werkkleding

PROMAC B.V.

- Stuurmachines
- Roeren
- Verstelbare schroeven met reductiekasten
- Boegschroeven
- Speed-up kasten
- Hydraulische dekkranen
- Reddingsboten en davitsystemen
- Koel-, vries- en scherfjinsinstallaties
- Bilgewaterreinigers
- R.O.-installaties
- Zeewaterpompen
- Verdampers

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN

Tel. +31(0)418-571200
Fax +31(0)418-515790
Web www.vanvoorden.nl
E-mail info@vanvoorden.nl

PROMAC

Tel. +31(0)418-683333
Fax +31(0)418-683355
Web www.promac.nl
E-mail info@promac.nl

Kustwacht van drie man

OP EEN OGENBLIK dat ons vorig nummer al in druk was, stelden de ministers Duquesne (Binnenlandse Zaken) en Vande Lanotte (Begroting) de nieuwe Kustwacht voor. Laat ons meteen duidelijk zijn, de Kustwacht is geen nieuwe operationele eenheid. Wel een coördinatie-dienst voor de activiteiten van acht federale en een Vlaams departement met bevoegdheid op zee. De Kustwacht krijgt een driekoppige bezetting, geleid door een fregatkapitein van de Marine. De internationale wetgeving en de verplichtingen en rechten die deze oplegt aan de kuststaten brengt steeds meer complexe taken mee. In die optiek moet dan ook de oprichting van een overkoepelende dienst, de Kustwacht, gezien worden.

De Kustwacht krijgt een permanent secretariaat in het gebouw van AG Haven Oostende. Voorzitter wordt wellicht fregatkapitein Jean-Pierre Houdain. Hij wordt bijgestaan door een ambtenaar van Binnenlandse Zaken en van Leefmilieu. Zij worden gedetacheerd door de departementen die nauwst betrokken zijn bij de interventies op zee. In de praktijk wordt het Maritime Rescue and Coordination Center (MRCC) van het Vlaams Gewest, dat optreedt als een 100-centrale voor de Noordzee, het

centrale meldpunt voor alle incidenten in de territoriale zee, de exclusieve economische zone en het continentaal plat, een zeegebied van 3.450 vierkante kilometer. Van hieruit worden alle diensten die nodig zijn voor de afhandeling van een incident gealarmeerd. Indien nodig activeert het MRCC het Rampenplan Noordzee.

"Omdat we willen dat de negen ministeries in de toekomst beter en sneller

samenwerken, werd de Kustwacht opgericht. Er komt dan ook een overlegplatform met afgevaardigden van alle betrokken ministeries", verduidelijkt minister Duquesne. Johan Vande Lanotte voegde er aan toe, de begroting indachtig, dat het niet de bedoeling is meer geld uit te geven aan bijkomend middelen. *"We gaan dan ook geen geld steken in nieuwe vaartuigen. Wel moeten de bestaande middelen efficiënter ingezet worden."* (gw)



De Kustwacht heeft een goed herkenbaar logo.

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.

VVB wil wijzigingen aan sociaal statuut

De Vlaamse vissersbond heeft verschillende politici aangeschreven i.v.m. het sociaal statuut voor de zeevissers dat op de goedkeuring van de uitvoeringsbesluiten wacht. De VVB heeft vooral kritiek op het artikel 26 dat bepaalt dat alle reders verplicht kunnen worden zich aan te sluiten bij 'een' organisatie van werkgevers. Deze organisatie zou alle verplichtingen t.a.v. de staat op zich nemen die uit het nieuwe sociaal statuut voortkomen. De VVB interpreteert dit als zouden alle reders verplicht worden zich aan te sluiten bij één en hetzelfde sociaal kantoor.

Omdat de werking van de kleine strijdbare VVB vooral van gelden uit de werking van haar eigen sociaal kantoor afkomstig is, ziet zij daarin een poging om de VVB-werking te fnuiken. De nieuwe wet zou dan immers alle reders verplichten bij hetzelfde sociaal kantoor aan te sluiten. De kans dat daarvoor de VVB aangeduid wordt is onbestaand.

Senator Ramoudt kan alvast een eind meegaan in die redenering. Hij deelde de VVB dan ook mee dat hij na de samenstelling van de kamers een wets-

voorstel zal indienen om het sociaal statuut op verschillende punten te wijzigen. Oud-senator Maertens zei daar verder over: *'De opmerking van de VVB is terecht en het probleem had kunnen voorkomen worden als men senator Ramoudt en mij had laten begaan, want wij wilden vooraf nog eerst eens de kustvissers (ook deze van de VVB) raadplegen. De Kamergroep olv CD&V-er Goetry heeft dat echter niet willen toelaten, en we zien nu ook wel waarom. De strijd daarover in de wandelgangen van het parlement was hard, maar de vakbonden hebben het pakket doorgeschoven naar Goetry, die er eigenlijk niet zoveel van afwist.'*

Thorntonbank kan alle windmolens dragen

Volgens een verklaring van vice-premier Johan Vande Lanotte is de Thorntonbank wel degelijk de meest geschikte plaats om windmolens te plaatsen. *'Op de Thorntonbank is er voldoende ruimte voor een zeer groot park, zonder problemen voor de visserij, vogels of kust. Op ander plaatsen kunnen windmolens niet en dat is ook niet nodig. Als in 2015 de eerste kernreactor dicht gaat, dan nog blijft dit park meer*

elektriciteit leveren dan er met die reactor verloren gaat.'

Sabotage sorteermachine in Oostendse vismijn

In enkele weken tijd is tweemaal sabotage vastgesteld aan de vissoorteermachine in de Oostendse vismijn. Telkens was geknoeid met de elektrische leidingen. De vandalenstreek werd telkens vastgesteld als de avondploeg de machine in werking wilde stellen. Techniekers hadden geen problemen met de herstelling van de doorgeknipte leidingen, waardoor de sortering niet in het gedrang kwam. De directie van het Vismijnbedrijf heeft klacht neergelegd tegen onbekenden. Ondertussen wordt het nachtelijk toezicht verscherpt.

Ierse Zee gesloten voor schelvis en wijting

Zowel het schelvis als het wijtingquotum in de Ierse Zee is opgevist. Iceszone VIIa werd dan ook vanaf 15 mei gesloten voor deze visserij. Het gaat echter om minieme hoeveelheden, namelijk 9 ton schelvis en 12 ton wijting.



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

DE LIBERALE VAKBOND



WIJ MAKEN ER WERK VAN

TIJDINGEN
Oostendenaar, vraag er maar bij uw dagbladhandelaar

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

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



33 Nederlandse schepen naar het Skagerrak

De Nederlandse vissers moeten dit jaar hun eigen quotum opvissen in het Skagerrak omdat de traditionele ruil met Denemarken geen doorgang vond. Het moment is niet toevallig gekozen. Juni is de beste vismaand in het gebied. Voor de visserij in het Skagerrak hebben zich 33 Nederlandse kotters opgegeven. Ze beschikken in het gebied IIIa elk over 60 ton schol. De regelgeving en de verdeling van het quotum is in handen van de beheersgroepen. De Nederlandse vissers moeten zich in het Skagerrak ook aan de dagregeling van het kabeljauwherstelplan houden. Ze hebben dan weer het voordeel dat enkele soorten (zeeduivel, bot, schar) in IIIa niet gequoteerd zijn.

Spieringseizoen mislukt

In ons april-nummer schonken wij aandacht aan de spieringvisserij op het IJsselmeer door vissers uit Urk. Het spieringseizoen ging van start op 20 maart en duurt maar enkele weken. Dit jaar is de spieringvisserij zwaar tegengevallen. Vorig jaar werd in de Urker IJsselmeer-afslag 845 ton spiering aangevoerd, dit seizoen slechts 350 ton. Ook in Enkhuizen, Stavoren, Volendam en Wieringen waren de resultaten ondermaats.

Activiteitenkalender voor vissers

JUNI

- 1 "Nationale dag van de visserij" in Heist
 - 3 Huldiging Paster Pype in Oostende (Kerkhof, Nieuwpoortsesteenweg)
 - 5-9 Weekend Landbouw en Visserij in Nieuwpoort
 - 7-9 "Palingfestival", Mariekerke (Bornem)
 - 9 Vissersmis, zegening van de vaartuigen en bloemenhulde aan Vissersmonument in Nieuwpoort (9u15)
 - 9 "Vlaggetjesdag" in Zoutkamp (Ned)
 - 13-15 "Visweekend" in Westende
 - 28-29 "Vis- en Folkloreweekend" in Mariekerke-aan-de-Schelde (Bornem)
 - 29 "Zeewijding" in Oostende
 - 29 "Zeewijding" in Zeebrugge, visserijfeest in buurt Oude Vismijn-Tijdokstraat
- ## JULI
- 12 "Dag van de Marine" in Oostende
 - 13 "Zeewijding" Blankenberge
 - 13-14 "Fête de la Mer",

Boulogne-sur-Mer (Fr)
17-19 "Visserijdagen" in Bruinisse (Ned)

AUGUSTUS

- 9 "Dag van de Nederlandse Visserij" in Breskens (Ned)
- 9-10 "Visserijdagen" in Breskens (Ned)
- 16 "Mosseldag" in Yerseke (Ned)
- 22-23 "Havendagen" in Zierikzee (Ned)
- 28 Garnaalpromotiedag in Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort
- 30 "Visserijdag" in Harlingen (Ned)

SEPTEMBER

- 3-5 "Seafood Mediterraneo" in Verona (It)
- 6 3de "Oostendse Visserijfeesten" Visserij- en garnaaldag in Lauwersoog
- 14 10de Garnaalpelwedstrijd, Visserskaai, Oostende
- 16 "Mosseldag" in yerseke (Ned)
- 17-21 "World Fishing Exhibition" in Vigo (Spanje).

- * 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

LEKENS H.

BVBA



OVERLEG

MiNa-raad wil Vlaams Visserijcomité enten op nieuwe structuur

De Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (MiNa-Raad), een officieel adviesorgaan van de overheid, heeft m.b.t. de visserij een advies uitgebracht. Een en ander past in het kader van een netwerk regionale adviesraden die de Europese Commissie in alle lidstaten opgericht wil zien. De MiNa-Raad wijst erop dat er inmiddels al 'een indrukwekkend aantal advies- en onderzoeksinstellingen zich bezighouden met zeevisserij, wat niet in verhouding staat tot de beperkte Vlaamse Zeevisserijsector.' De Raad meent dan ook 'dat een sanering van het aantal adviesorganen zich opdringt (...).' De Raad pleit ervoor om het Vlaams Visserijcomité (VVC) te enten op de structuur van de regionale adviesraden, waardoor samenstelling en aard van het comité gewijzigd zouden worden.

Wat de mening van het VVC ter

zake is, is niet bekend. Het is de voorzitter van het comité die de VVC-vergaderingen moet bijeenroepen. Voorzitter Bart Schiltz heeft echter in de pers aangekondigd dat hij ontslag uit die functie zal nemen. Het is dan ook te verwachten dat hij het Comité niet meer bijeenroept. In afwachting dat Schiltz officieel ontslag neemt is de werking van het VVC geblokkeerd.

ONDERZOEKSRAAD

Uitspraken

Op de zitting van 14 mei vielen twee uitspraken te noteren. De eerste had betrekking op de stranding van de Z 90 Oosthinder op 7 januari 2002. Schipper Patrick Savels had op de computer een verkeerd lijntje getrokken. Stuurman Patrick Dewaele had daarna tijdens zijn wacht dat lijntje critiekloos gevolgd tot het te laat was. De schipper had verkeerde instructies gegeven. Toch is het de wachtsman die fout is. De Raad meldt immers: 'Alle

navigatiemiddelen aan boord, hoe vernuftig ook, kunnen slechts als hulpmiddelen worden aangezien en de eigenlijke navigatie dient steeds een menselijke handeling van de wachtoverste te blijven omdat hij de enige is die alle elementen kan inschatten om op basis van goed zeemanschap de juiste beslissingen te nemen.' Rekening houdend met het goede beroepsverleden van de Dewaele kwam hij er echter vanaf met een waarschuwing.

Matroos Johan Slegers kwam er dan weer minder goed vanaf. Hij liep wacht toen de B 65 Artevelde op 11 februari 2002 in aanvaring kwam met een Franse vissersvaartuig. De Raad concludeerde dat hij geen goede uitkijk gehouden had, het andere schip niet verwittigd en nagelaten had zelf de nodige maatregelen te treffen. Omdat ook Slegers een goed beroepsverleden kon voorleggen, werd de schorsing beperkt tot 5 dagen. (rc)

(Meer uitspraken op bladzijde 12.)

MAN Rollo Belgium

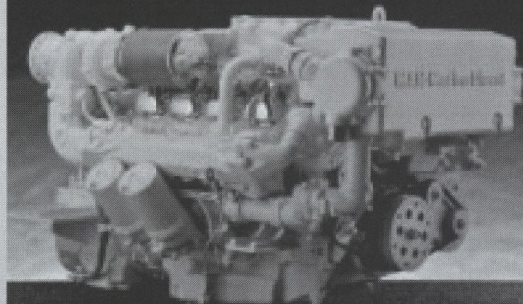
Graag stellen wij u de "Duitse" kwaliteitsmotor voor. Zowel als voortstuwings- of als hulpmotor bieden wij een volledig gamma aan tussen minimaal 258 pk en maximaal 800 pk bij 1800 1/min.

Onze andere specialiteiten zijn:

- Levering van wisselstukken uit ons magazijn.
- Geautoriseerd service werk op alle MAN B&W scheepsmotoren, zowel op hoofdmotoren als op hulpmotoren.
- Geautoriseerd service werk op de volgende types van turbo chargers: MAN B&W, MET, PBS. Natuurlijk kunnen wij u ook van dienst zijn op alle andere merken.
- Electro werken op schepen.
- 24/24 service.

Voor meer en vrijblijvende informatie, aarzel niet om ons te contracteren.

rollo



MAN Rollo Belgium N.V.

Noorderlaan 181
2030 Antwerpen

Telefoon +32 3 543 85 00
Fax +32 3 541 75 08
Email mail@manrollo.be

HR Antwerpen 276366

BTW BE440259838

(Vervolg van bladzijde 4: Carly antwoordt Vandromme.)

“mijn goede vriend Schiltz” is voor dergelijke zaken al vervolgd geworden. Het feit dat economische overtredingen (die nooit vervolgd worden) en veiligheidsoverwegingen (die voor alle schepen altijd vervolgd worden) in de gewraakte citaten op één hoop worden gegooid, bewijst ofwel kwade trouw ofwel onwetendheid.

Tot slot moge ik opmerken dat de zeevissers niet door mij worden bestraft maar door de Onderzoeksraad zelf (een magistraat en een aantal bijzitter/vis-sers).

Mijn taak bestaat erin te vragen dat de overtreders zouden worden bestraft, maar de uiteindelijke beslissing ligt niet bij mij.

R. Carly,
Rijkscommissaris.

N.v.d.R.: Het Recht op Antwoord van rijkscommissaris Carly kadert in de discussies die ontstaan zijn na de razzia in de Z.V. waarbij het vaartuig van ex-voorzitter Schiltz van de RC betrappt werd. Wat inmiddels op de redactie al lang als ‘oude koeien’ geklasseerd werd, wordt door dit antwoord weer opgehaald. HVB kreeg na de razzia verschillende lezersbrieven toegestuurd die alle met elkaar gemeen hadden dat de auteurs ervan zegden ook ooit al eens betrappt te zijn bij het begaan van een overtreding, maar dat, wat hen betreft, niemand met enig gezag toen de moeite gedaan had het openlijk voor hen op te nemen. Iemand

wist zelfs te schrijven dat hij door welomschreven personen uit de sector ‘aangedragen’ en ‘geflikt’ werd. Deze brieven heeft HVB niet willen publiceren omdat daar (voor ons) oncontroleerbare uitspraken in staan die door derden als beledigend kunnen ervaren worden. De brief van schippersvrouw Vandromme hebben we daarentegen wel gepubliceerd, ook omdat de geest van de overige brieven daarin voldoende vervat zat en de feiten die daarin vermeld werden wel controleerbaar waren, zoals trouwens ook blijkt uit de reactie van Carly. Het citaat waarover hij het heeft, komt eveneens uit de brief die Vandromme ons toegestuurd heeft. Zowel het citaat als de rest van haar brief laten hetzelfde blijken: Vandromme apprecieert het niet dat Carly in de Zondagskrant, naar zij meent, Schiltz in bescherming neemt, terwijl veel kleinere feiten die aan de Oostendse vistrap gebeuren niet op zijn publieke nuancering kunnen rekenen. Haar conclusie was dan ook: *‘Waarom verdedigt dezelfde Carly ons niet als wij in de kranten door de modder ge-sleurd worden?’*

Ons lijkt het een simpele vraag te zijn van een eenvoudige volkswrouw, waarop Carly ook een eenvoudig antwoord had kunnen geven. Maar Carly meent dat er misschien wel ‘*kwade trouw*’ in het spel is, waarbij het ons niet duidelijk is of hij daarmee Vandromme verwijten toestuurft of de HVB-redactie. Mocht het laatste het geval zijn, dan verduidelijken wij hierbij onze eigen lezing van de betreffende brief en van het citaat.

Een eerlijke lezing ervan maakt, zo denken wij, elkeen toch duidelijk dat het de briefschrijfster niet te doen was om economische overtredingen en inbreuken op

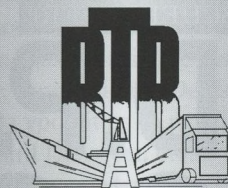
de veiligheid met elkaar te verwarren, maar wel dat ze verwacht dat personen die met gezag bekleed zijn stricte onpartijdigheid nastreven. Voor zover wij de brief begrijpen meent Vandromme, terecht of onterecht, dat rijkscommissaris Carly in de Zondagskrant de indruk geeft juist wél partijdig te zijn.

Vandromme verwacht in het citaat dus geen appels met citroenen, maar ze wijst Carly erop dat ook hij wellicht boos zou reageren mochten anderen *zijn* taak eens beginnen hertekenen.

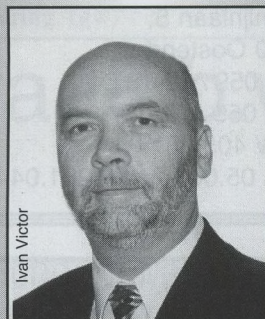
Of Vandromme gelijk heeft in haar visie op de onpartijdigheid van Carly weten wij niet. Maar dat Carly boos geworden is omdat de zgn. ‘*onwetende*’ Vandromme ook zijn taak eens dacht te moeten hertekenen is door zijn recht op antwoord wel degelijk aangetoond.

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS -
HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN
EN BINNENSCHIPPERS
VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Federaal secretaris zeevisserij



ZEEMANSBOND
ABVV

secretaris R. Vermote:
0476 23 40 28

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE
Jules Peurquaetstraat 27
Oostende

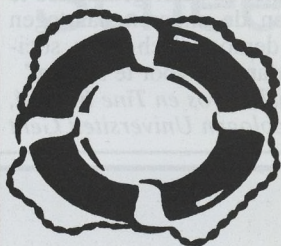
Tel.: 059/55 60 85
Fax: 059/70 51 33

E-mail: btb2oostende@belgacom.net

BRUGGE
HEISTSTRAAT 3
Zeebrugge

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

E-mail: btbzee@pi.be



COOPERATIEVE PRODUCTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kotter tot de grootste bokker.

Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap.

Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Liliane

Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

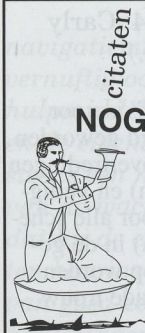
**Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66**

ONDERZOEKSRaad Uitspraken

Op de zitting van 28 mei mochten we vijf uitspraken noteren. Drie daarvan hebben betrekking op overtredingen in de verkeersscheidingsstelsels die niet reglementair gekruist werden. Schipper Vincent Legein (N 501 Asterias, 26 oktober 2001) werd daarvoor vijf dagen geschorst. Datzelfde gold voor schipper Luc Savels (Z 69 Atlantis, zelfde datum). Zeven dagen vaarverbod waren er voor schipper Job Schot (B 601 Van Maerlant, 30 januari 2002). Vijf dagen schorsing kreeg schipper Peter Floree. Hij was bevelvoerder op de Z 548 Flamingo toen het schip op 24 april 2002 in

aanvaring kwam met het Nederlandse m/s Royal Clipper. Alhoewel de Raad van mening is dat ook het m/s in de fout gegaan is, is het ook de mening toegedaan dat Floree de situatie op een verkeerde manier ingeschat heeft. Zeven dagen schorsing waren er weggelegd voor schipper Ivan Gilden die verantwoordelijk gesteld werd voor de aanvaring, op 9 december 2001, tussen de Z 548 Flamingo enerzijds en de Z 470 Odin waarover hij het bevel voerde. (rc)

(Nog uitspraken van de Onderzoeksraad op bladzijde 10.)



NOG
Zelfs in ons milde mediaklimaat vraag ik me soms af waar de waarheid en de objectiviteit ergens zitten. De nieuwsmedia zijn een enorme filter geworden die alleen hun versie van de feiten geven. In de verslaggeving van de oorlog in Irak zie je dat heel uitgesproken: wat is gemanipuleerd, wat is verzonnen? We lezen en we zien veel, maar we weten weinig.'

Luk Alloo in Humo

'Het was een matte campagne, maar de kiezer heeft gezorgd voor een duidelijke uitslag.'

Marc Hooghe, VUB

'De kiezers hebben de liberalen en socialisten een duidelijk mandaat gegeven met een grote meerderheid in het federale parlement.'

L. Van der Kelen, HLN

DE VLD is erin geslaagd lichte winst te boeken. Maar van een kanseliersbonus is nauwelijks sprake. En zonder de verruimingsoperatie hadden de Vlaamse liberalen allicht op verlies gestaan.'

Commentaar Stefaan Huysentruyt in De Tijd

'Agalev roept nijd op door zichzelf een alternatief en beter gedrag toe te schrijven en de anderen daartegen als minder democratisch, open, sociaal of wat dan ook voor te stellen.'

Carl Devos en Tine Boucké, politicoling Universiteit Gent

N.V. SCHEEPSWERF

I.D.P.

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

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

De meest krasse teksten van Flor Vandekerckhove verzameld in één boek

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

De Nar

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

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 àlles!'

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 (ver-
meld: boek).

Holding Aucxis NV failliet

De rechtbank van Koophandel van Sint-Niklaas heeft op 11 mei 2003 de holding Aucxis NV uit Stekene failliet verklaard. De holding is de moedervereniging van enkele werkmaatschappijen. Volgens ingewijden heeft de faling tot gevolg dat nieuwe aandeelhouders de vennootschap kunnen overnemen. Het faillissement heeft geen invloed op de activiteiten van de werkmaatschappij Aucxis Trading Solutions (ATS), verzekert een woordvoerder van de onderneming. ATS, voorheen Schelhout Computer Systems, bouwt elektronische marktsystemen voor groenten-, bloemen- en visveilingen en werkt geavanceerde technologische concepten voor e-commerce via het Internet uit. De naamwijziging dateert van twee jaar geleden na de overname door de Canadese Aucxis Corporation. ATS is een winstgevend bedrijf dat een veertigtal mensen in dienst heeft. De omzet lag vorig jaar rond de vijf miljoen euro.

Faillissementen

* JOHN VER EECKE NV, Vismijn 142-144, 8400 Oostende, groothandel in vis en visserijproducten, visverwerking, visdelicatessen, 12 werknemers. Failliet verklaard op 28 april 2003.

* SASKIA DE GROOTE, Astridlaan 75, 8310 Assebroek-Brugge, groot en kleinhandel in vis, visconserven, bereide schotels onder de benaming "Vishandel Germain & Saskia. Failliet verklaard te Brugge op 7 mei 2003.

Gerechtelijk akkoord rederij Volharding

REDERIJ VOLHARDING BVBA, Graaf Jansdijk 10, 8380 Zeebrugge met Nederlandse aandeelhouders is eigenaar van de Z.319 Avontuur die al weken aan de ketting ligt aan het kanaal Gent-Terneuzen. Bij vonnis van 30 april 2003 werd voorlopige opschorting van betaling toegestaan tot 29 oktober 2003.

Strijd om "Maatjesprimeur" aan de kust

De "maatjes" mogen dan alweer lekkerder zijn dan het jaar voordien, de presentaties op verschillende plaatsen zorgden dan weer voor zure oprispingen. Dinsdag wilden zowel Nieuwpoort (12 uur), Oostende (14 uur) als Middelkerke (17 uur) de spits afbijten met de presentatie van de eerste "Hollandse Nieuwe", terwijl in Leuven, Antwerpen en andere plaatsen ook al proeverijen plaatsvonden. Voor de media was het een moeilijke keuze.

In Oostende overhandigde het Maatjescomité ook de opbrengst van de Maatjeshapping van vorig jaar (2.100 euro) aan directeur Eddy Decloedt en ontvanger David Hennaert van het Zeemanshuis Godtschalck. In Nieuwpoort en Middelkerke kwamen de "maatjes" uit de lucht. In Oostende schakelde Vishandel Bonnet de O.29 De Broodwinner in om het eerste vaatje op de Visserskaai af te zetten. Tijdens de degustatie in "De Rubens" herinnerde voorzitter en maatjes-specialist Gerard Dangreau eraan dat Oostende 28 jaar geleden als eerste gestart was met de promotie van de maagdelijke haring. (gw)

Scheepswerf "Reimerswaal" b.v.



Scheepswerf

"Reimerswaal" b.v.

Kaai 1, 4417 ES,

Postbus 15, 4417 ZG

Hansweert Nederland

Tel.: + 0031- 113-383021

Fax: + 0031 113-383421

Website:

www.swreimerswaal.com

Kustvaart, visserij en binnenvaart

Voor nieuwbouw, reparaties
en verbouwingen

2 dokken

1 x 110 x 14,80 x 5,50

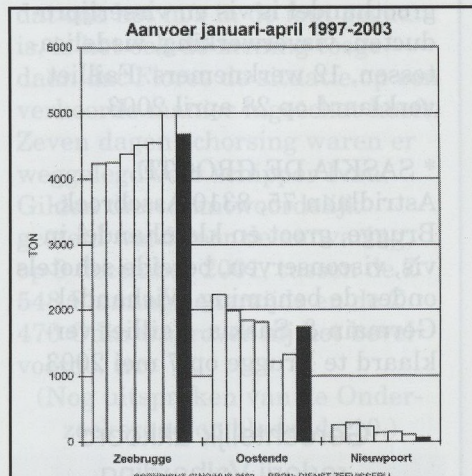
1 x 81 x 14,80 x 5,50

Prijsstijging tong duwt besomming eerste trimester met 16 % omhoog

De opbrengst van de onder Belgische vlag aangelande visserij-producten lag voor de eerste vier maanden van dit jaar net geen 16 procent hoger dan vorig jaar. De totale meeropbrengst bedroeg 3.809 euro. Vooral de prijzen voor de platvissen tong, tarbot en schol stegen fors. De tongaanvoer was door de opflakking alleen al goed voor een meeropbrengst van 3.651 euro. Opvallend was de hoge prijsnotering voor de kleinste tongsortering.

Per grootteklasse evolueerden de tongprijzen als volgt:

klasse 1 7,54 eur (304 fr) + 10 %
 klasse 2 9,95 eur (401 fr) + 5 %
 klasse 3 9,62 eur (388 fr) + 20 %
 klasse 4 9,20 eur (371 fr) + 32 %
 klasse 5 8,01 eur (323 fr) + 46 %
 Gemiddelde: 8,66 eur (349 fr) + 28 %



De aanvoer uitgedrukt in ton laat zien hoe Oostende een inhaalmanoeuvre aan het uitvoeren is.

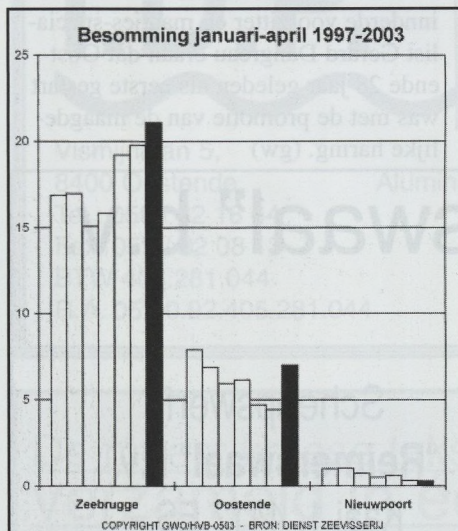
Aanvoer stabiel

De totale aanvoer is nagenoeg even groot als vorig jaar. Om begrijpelijke redenen kwam er minder kabeljauw en schol op de markt. De 641 ton kabeljauw van het eerste trimester vorig jaar is geslonken tot 349 ton (-46 %). De scholaanvoer daalde van 1.623 ton

tot 993 ton (-11 %). De aanvoerders brachten iets meer tong aan (+3 %). De aanvoer werd stabiel gehouden door de verdubbelde afzet van weekdieren (St. Jakobsschelpen, inktvisen) die van 324 ton vorig jaar opklom naar 680 ton (+110 %).

Oostendse klim

De cijfers voor het eerste trimester bevestigen de betere gang van zaken in de Oostendse vismijn. Voor de eerste vier maanden ligt het aanvoergewicht 31 procent hoger. Zeebrugge moet wat terrein prijsgeven (-6,5 %) en Nieuwpoort ziet de aanvoer verder bergaf gaan (-41 %). Door de combinatie van hogere aanvoer en betere visprijzen is de besomming in Oostende met niet minder dan 59 procent gestegen. Zeebrugge boekt een omzetsijging van 6,7 procent en in Nieuwpoort moet de aanvoerwaarde met 8,8 procent omlaag. (gw)



De besomming, uitgedrukt in miljoen euro laat de forse stijging van de gerealiseerde omzetten in Zeebrugge en Oostende zien.

	aanvoer 2002	aanvoer 2003	besomming 2002	besomming 2003
OOSTENDE				
januari-april	1.330 ton	1.740 ton	4.420.304 eur	7.014.631 eur
% +/- tov vorig jaar	+9,6 %	+31 %	-6 %	+58,7 %
ZEEBRUGGE				
januari-april	5.001 ton	4.677 ton	19.763.778 eur	21.086.154 eur
% +/- tov vorig jaar	+10,0 %	-6,5 %	+3,0 %	+6,7 %
NIEUWPOORT				
januari-april	104 ton	61 ton	321.592 eur	293.224 eur
% +/- tov vorig jaar	-29,4 %	-41,2 %	-48,4 %	-8,8 %
TOTAAL				
januari-april	6.435 ton	6.478 ton	24.505.674 eur	28.394.009 eur
+/- %	+8,9 %	+0,7 %	-0,1 %	+15,9 %

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 - stakelichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKENDE SERVICESTATION -

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

PMI zoekt directeur

Het provinciaal maritiem Instituut (PMI, visserijschool) zoekt een directeur. Officieel is de vorige PMI-directeur Marc Dewinter nog niet vervangen. Om diens ziekteperiode te overbruggen werd Marc Dejonghe in juli 2001 tijdelijk aangesteld als directeur ad interim. Ondertussen is de vroegere directeur officieel met pensioen en is de directeursfunctie vacant. Omdat de normale procedure een openbare oproep vereist verscheen de vacature onlangs in de media. Belangstellenden die aan de voorwaarden voldoen kunnen tot 11 juni solliciteren voor de job. Tijdens de onlangs gehouden opdeurdagen (*foto links onderaan dit blad*) in het PMI was de directeruwissel onderwerp van menig gesprek. Meer info over deze vacante betrekking vindt u op: www.west-vlaanderen.be/vacatures

Samenwerkingsakkoord MSO-Zeeland ondertekend

In het kader van het Europees maritiem project binnen Interreg (regionale samenwerkingsverbanden) hebben de beheerders van de Maritieme Site Oostende (MSO) een protocol ondertekend met drie Zeelandse verenigingen. MSO zal in de toekomst samenwerken met de Stichting Zeeuwse Schouw, de

Stichting Traditioneel Zeilend Zeeland en de Stichting Oosterscheldewerf Goes. De verenigingen zullen informatie uitwisselen over het maritiem erfgoed, elkaar steunen bij bouwtechnische problemen en werkstages organiseren voor het aanleren van renovatietechnieken. Het protocol werd ondertekend (*zie foto onderaan rechts*) op de Amandine in Oostende door Dirk D'Hulster, Jef Hostyn en Roland David voor MSO en door de drie voorzitters, Martin Ruisaard, Jan Dieleman en Dirk Verburg, van de Nederlandse stichtingen. (gw)

Europa eist betere beveiliging scheepvaart

De Europese Commissie vraagt betere aan de lidstaten hogere normen inzake beveiliging van koopvaardij schepen tegen terroristische en andere misdaden. Ook de Internationale Scheepvaart Organisatie (IMO) heeft eind vorig jaar extra beveiligingseisen gesteld. Schepen moeten gemakkelijker geïdentificeerd kunnen worden, voorzien zijn van een modern alarmsysteem en beter opgeleid personeel aan boord hebben. De Europese Commissie wil de hoogste internationale normen verplicht maken voor alle trajec-

ten, havens, vracht- en passagiersschepen binnen de EU. De Commissie stelt dat er strengere controles nodig zijn op de uniforme naleving van de veiligheidsnormen.

Sancties voor niet-naleving van economische band verrassen

Vaartuigen die vorig jaar niet voldeden aan de economische link krijgen dit jaar een "zachte" sanctie van tien stilligdagen opgelegd. Dat is verrassend omdat het in visserijkringen een publiek geheim is dat enkele vaartuigen helemaal niet voldoen aan de voorwaarden. Er is echter ook een "maar" bij de sancties die op 1 juli ingaan. Vaartuigen die voor de periode 2002-2003 niet voor honderd procent voldoen aan de regelgeving krijgen volgend jaar de uitgestelde rekening voorgeschoteld. Dat betekent dat een paar onder Belgische vlag varende Nederlandse vaartuigen voortaan zo goed als al hun vangsten in Belgische havens moeten laten veilen om voor die twee jaar de doelstelling te halen. Lukt dat niet, dan zullen ze in 2004 nauwelijks nog kunnen vissen. Tenminste, als de nieuwe minister van landbouw voet bij stuk houdt. (gw)



SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

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

SITUE RING

De aanvoer van garnaal in Oostende werd pas vanaf september 1934 langs officiële weg verkocht. Hierdoor is de eerste jaarlijkse statistiek van de garnaalaanvoer op de hele Belgische kust pas vanaf 1935 beschikbaar. Door de onregelmatige aanvoer tijdens de oorlogsjaren 40-45 werd de aanvoer van die periode niet opgenomen in de statistische tabellen van de studie "De garnaalvisserij op de Belgische kust - Haar evolutie in de loop van de jaren 1935-1951" door Charles Gilis.

De gemiddelde jaaraanvoer voor de periode 1935-1939 bedroeg 3,4 miljoen kg tegen 1,7 miljoen kg voor de jaren 1946-1951. Commentaar van Charles Gilis: de achteruitgang van de aanvoer gaat gepaard met een merkwaardige vermindering van de gemiddelde vangst per visuur voor één ontwikkelde PK. Voor de jaren 1935-1939 werd dit gemiddelde op 401 gram geschat, tegen slechts 294

gram voor de jaren 1946-1951. Dit toont ontegensprekelijk aan dat de vangsten niet meer in verhouding zijn met de krachtinspanning van de visser. Vandaar dat er te vrezen valt dat de garnaalstapel te veel wordt aangetast en dat hij nog zal verminderen, met als gevolg dat de broodwinning van de kleine kustvissers in een tamelijk nabije toekomst niet meer zal verzekerd zijn, aldus Charles Gilis in zijn verslag over de evolutie van de garnaalvisserij.

De garnaalvloot was was op zijn grootst in 1936 met 285 vaartuigen (8.449 pk) met een gemiddeld motorvermogen van 30 pk. In 1951 telde scheepsklasse I nog 164 vaartuigen (7.881 pk) met een gemiddelde van 48 pk. De vangstcapaciteit was dus niet in dezelfde mate afgenomen als het aantal vaartuigen. De vermindering van de numerieke sterkte rechtvaardigt dus geenszins de in de loop van de naoorlogse jaren vastgestelde sterke achteruitgang van de garnaalaanvoer.

Ter vergelijking: vorig jaar werd 392.219 kg garnaal aangevoerd in onze vismijnen. In de periode januari-oktober 2002 nog amper 172.977 kg. (gw)

[Uit "Het Visserijblad" van vrijdag 12 jun

De verkoop

Op verzoek van de kustvisserij, kwam het Verbond tussen bij dhr Directeur der Vismijn om de verkoop van garnaal bij middel van loting te laten geschieden. De oorzaak hiervan was de ontevredenheid bij de garnaalvissers die soms lange tijd in de rij met hun garnaal moeten wachten vooraleer ze kon verkocht worden.

De verkoop bij loting bracht een merklijke verbetering bij.

De meeste garnaalvissers schijnen dit vergeten te hebben. Inderdaad, in de laatste weken is het herhaalde malen voorgevallen dat, ondanks het feit dat talrijke schepen binnen zijn, niemand zich aanbood voor de loting. Men had schrik <<misschien>> de eerste te zijn. De vissers zaten de kat uit de boom te kijken, bleven wachten tot de verkoop aan de gang is en gingen zich dan aanbieden, alzo waren ze er zeker van dat ze niet de eerste zouden zijn als de garnaal verkocht werd.

Maar op deze manier wordt gans het stelsel overhoop gegooid. Op verzoek van het Verbond, ging de Directeur der Vismijn destijds over tot het vervroegen van de verkoopuren om de handelaars toe te laten de gekochte garnaal nog met de gewone trein te verzenden naar het binnenland. Zoals het sinds een paar weken gaat, gooien de vissers hun eigen ruiten in.

We menen te weten dat dhr Directeur niet meer zal geneigd zijn het stelsel, dat tot nog toe grote voldoening gegeven heeft, maar dat door de vissers zelf gesaboteerd wordt, nog in voege te houden. Als het zo voortgaat, lopen ze groot geyaar dat weer op de oude manier zal verkocht worden en dat er grotere misnoegdheid zal zijn dan vroeger. Maar de belanghebbenden zullen het zelf gezocht hebben.

In elk geval worden ernstige maatregelen overwogen om deze onregelmatigheden te keer te gaan. Wie er het slachtoffer zal van zijn, zal geen reden hebben om te reklameren: ze zullen het zelf gezocht hebben!

Om dergelijke onaangenaamheden inzakke verkoop te vermijden, wordt op

Garnaalaanvoer (in ton) 1935-1951

JAAR	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	Totaal
1935	956	1.361	257	97	2.671
1936	1.095	2.000	286	114	3.496
1937	1.329	2.369	289	72	4.069
1938	1.000	1.663	244	43	2.950
1939	943	1.408	330	47	2.728
1946	433	612	164	80	1.289
1947	658	1.074	246	56	2.034
1948	488	1.014	116	33	1.651
1949	619	1.055	101	22	1.796
1950	447	1.012	71	18	1.548
1951	549	1.399	106	15	2.068
1996	131	234	36	0	401
1998	87	79	23	0	190
2000	89	195	41	0	325
2001	84	265	43	0	392

*Deze maandelijks
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 aant
teft zijn helemaal voor
rekening van het jour
naille van die tijd.*

Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE



JAAR GELEDEN

an garnaal aan de trap te Oostende

Vrijdag 12 Juni te 14 u. een vergadering ingelegd door het Verbond in het Café Le Roubaisien, Visserskaai, waar iedereen gelegenheid zal krijgen zijn wensen uiteen te zetten en waar een algemene regel zal moeten vastgelegd worden voor de toekomst.

Er is geen sprake een verplichting op te leggen. De vissers moeten zelf beslissen wat ze willen. Ze moeten weten wat ze willen, weten wat er goed is voor hen, MAAR ZE MOETEN DAN ALLEN DE REGEL VOLGEN DIE ENKEL IN HUN BELANG IS OPGELEGD.

Garnaal buiten de markt

Zo gaat het ten andere ook met de verkoop buiten de officiële mijn. De garnaalmijn is er in het belang van iedereen. Maar vele vissers schijnen dit te hebben vergeten. Ze verkopen hun garnaal liefst buiten de mijn om en voor de verkoop. Eerst en vooral wordt vergeten dat wanneer de verkoop op dergelijke wijze geschiedt, er door de verkoper een regelmatige faktuur, voorzien van zegels, moet afgeleverd worden, zoniet zijn koper en verkoper strafbaar.

Maar er is meer. We hebben het zelf verscheidene keren kunnen vaststellen dat garnaal verkocht wordt aan de garnaalmijn, aan de karretjes, nog voor de verkoop begonnen is. Die kopers hebben de garnaal reeds aan een prijsje gekregen en maken zelf de prijs die ze voor hun garnaal willen krijgen van de verbruiker. Maar de verkoop die enkele tijd nadien begint, wordt hierdoor zodanig beïnvloed, dat de prijzen nooit hoger zullen gaan. We zijn er zeker van, moest alle garnaal in de officiële verkoop verkocht worden, dat het gemiddelde van de prijzen zeker met minsten 2 tot 3 fr. per kgr zou stijgen. Het is dan ook niet te verwonderen dat de prijzen te Oostende

lager zijn dan in andere kuststeden. Vergeet het niet dat door deze onregelmatige verkoop de statistieken niet meer nauwkeurig zijn, dat er minder garnaal opgegeven wordt dan werkelijk aangevoerd wordt, dat we dus minder argumenten hebben om de invoer van garnaal te keer te gaan. Hoe willen de vissers dan nog hebben dat we ons verde-

digen tegen de eisen der invoerders, tegen de Benelux, zo ze niet medehelpen om nauwkeurige gegevens te verstrekken. Ten andere het zal in hun voordeel uitdraaien, niet alleen op lange termijn maar ook onmiddellijk. **DAT DE GARNAALVISSERIJ ZIJN EIGEN BELANG BEGRIJPE!**

Uit "Het Visserijblad van 19 juni 1953

Verkoop van vis buiten de officiële verkoop

We hebben al jaren lang gehamerd op de onzalige gewoonte van het vis weggeven in de vismijn. Dagelijks verdwijnen honderden kilogram vis uit de mijn, die aan één of andere vriend of kennis ten geschenke wordt gegeven, 't zij voor een bewezen dienst, 't zij uit sympathie, 't zij om gelijk welke andere reden.

Vele van de "krijgers" voeren aldus een kleine handel met gekregen vis. Betalingen worden gedaan in "vis". Velen hebben het niet nodig nog vis te komen "krijgen" (we durven niet zeggen "schooien") en toch zijn ze elke dag present. Al deze onzalige gewoonten helpen de prijs van de vis bederven, want diegene die vis krijgt, zal er geen meer kopen, en die er veel krijgt, zal ze voortverkopen.

Maar er bestaat nog een gewoonte, die nog meer nadeel berokkent. Het gaat enkel om een viertal schepen, waarvan de nummers gekend zijn en waartegen eerlang maatregelen zullen genomen worden als het zo blijft voortduren.

's Morgens vroeg worden bepaalde hoeveelheden vis uit

het vaartuig gehaald en verkocht, buiten de officiële verkoop om, aan handelaars en leurders. Ook deze handel berokkent veel nadeel aan de prijsvorming in de officiële markt. De zwarte markthandelaars verkopen natuurlijk beneden de officiële prijs, en welke handelaar zal meer geven op de vrije markt dan zijn concurrent?

Het zal enkel aan de gestraften geen genoeg doen, wanneer zal opgetreden worden en wellicht een voorbeeld gesteld, dat velen zal afschrikken in de toekomst nog dergelijke praktijken uit te oefenen.

HET IS TIJD

AAN UW VERLOF TE DENKEN

Een ogenblik geluk bij de

DE KOLONIALE

LOTERIJ

kan U de schoonste verlofdagen

van Uw leven bezorgen,

voor enkele franken.

VOLGENDE TREKKING OP 6 JUNI TE

EISDEN (2476)

Nederlandse vloot slankt af

IN DE VLAAMSE VISSERIJSECTOR werd in het verleden al vaak geklaagd over de geringe inkrimping van de Nederlandse vissersvloot. Ook de Nederlandse visserijvloot moest immers van de Europese Unie inleveren om binnen de doelstellingen van de meerjarige oriëntatieplannen te blijven. Maar de Nederlandse visserijsector, hierin gesteund door de overheid, heeft de forse reductiedoelstellingen steeds naast zich neergelegd. Het Ministerie van landbouw, natuurbeheer en visserij stelde steeds dat het er vooral om gaat binnen de toegewezen quota te blijven.

Nederland beperkte zijn visserijinspanning door een zeedagenregeling. Uiteindelijk heeft de Europese Commissie toegegeven dat men ook langs die weg de MOP-doelstellingen mag bereiken. Maar met steeds kleinere

quota kan een ongewijzigde vloot niet rendabel blijven vissen. De Nederlandse overheid en de vertegenwoordigers van de visserijsector hebben enkele jaren geleden dan ook een akkoord gesloten over een versnelde sanering van de kottervloot door te voeren. Voor de periode 2001-2004 werden enkele tientallen miljoenen euro's beschikbaar gesteld voor de saneringsregeling en fiscale maatregelen om de duurzame visserij te stimuleren.

183 vaartuigen weg

De voorbije vier jaar ging het aantal vaartuigen met 183 eenheden naar omlaag (-2,5 %). Die afslanking komt overeen met het wegwerken van 125.066 kW(1) of 6,5 procent van het totale vermogen van de vloot. Het gemiddelde vermogen van de gesaneerde vaartuigen ligt hiermee op 683 kW. In

Indeling Nederlandse vloot naar motorvermogen

Vermogen	Aantal
t.e.m. 30 kW	245
30-100 kW	
160	
100-200 kW	158
201-1000 kW	353
1001-1500 kW	101
1500-3000 kW	60
+ 3000 kW	15
Totaal	1.092
Gids van Vissersvaartuigen nr 48 - 1 januari 2001	

bijgaande tabellen zijn zowel de kotters, de garnaalvissers, de mosselvaartuigen van Yerseke en Bruinisse, de kokkelvissers, de IJsselmeervissers en de Katwijkse en Scheveningse diepzee-trawlers opgenomen.

Aan de hand van de officiële lijsten, in Nederland "Gids van Vissersvaartuigen", hebben we de afslanking in kaart gebracht. Daaruit blijkt dat ook de Nederlandse visserijvloot kleiner wordt. Zo blijkt dat de vloot van Den Helder bijna gehalveerd is. Cijfers tonen echter niet alles. In de tabellen zitten ook heel wat kleinere vaartuigen en daarenboven ook enkele zeer grote vaartuigen die niet in de Noordzee, maar in Afrikaanse wateren vissen. Voor een duidelijk beeld van de samenstelling van de vloot verwijzen we dan ook naar een van de tabellen. (gw)

(1) Het totale motorvermogen van de Belgische zeevisserijvloot bedroeg begin dit jaar 66.444 kW.

Belangrijkste Nederlandse vissershavens

	Plaats	2000	2003	+/-
GO	Goederede	49	44	-5
HD	Den Helder	56	33	-23
IJM	Velsen (IJmuiden)	89	55	-34
TX	Texel	49	45	-4
UK	Urk	128	112	-16
WR	Wieringen	123	108	-15
YE	Reimerswaal (Yerseke)	109	95	-14
ZK	De Marne (Zoutkamp)	46	43	-3
Totaal		649	627	-114
% totale vloot		58 %	57 %	
Totale vloot		1.120	1.092	-183

BRON: Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Visserij, Gids van de Vissersvaartuigen 2000-2002

Het eerstvolgende HVB ligt in uw brievenbus op vrijdag 4 juli



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

Nederland: thuishavens en aantal vaartuigen

	Plaats	00	01	02	2003
ARM	Middelburg (Arnemuiden)	23	22	17	17
BR	Oostburg (Breskens)	14	13	11	11
BRU	Schouwen-Duiveland(Bruinisse)	37	37	38	34
BU	Bunschoten	2	2	1	2
BZ	Bergen op Zoom	13	11	11	11
DZ	Delfzijl	6	8	4	2
EH	Enkhuizen	16	17	16	16
FL	Reiderland (Finsterwolde)	2	2	2	2
GM	Genemuiden	3	3	4	3
GO	Goedereede	49	48	45	44
GOE	Goes	3	2	2	2
HA	Harlingen	36	35	34	32
HD	Den Helder	56	49	38	33
HI	Hindeloopen	1	1	1	1
HK	Harderwijk	6	5	5	5
HL	Hemelumer Olderferd	1	1	1	1
HN	Hoorn	2	3	3	3
HON	Hontenisse	2	1	2	1
IJM	Velsen (Ijmuiden)	89	84	57	55
KG	Noord-Beveland (Kortgene)	10	10	9	7
KL	Klundert	1	1	1	1
KW	Katwijk	21	23	23	22
LE	Lemsterland (Lemmer)	9	9	7	6
LO	De Marne (Lauwersoog)	13	15	16	14
ME	Medemblik	1	0	1	1
MS	Schouwen-Duivelan (Midden-Schouwen)	4	3	3	3
NB	Nieuw-Beijerland	2	2	2	2
NZ	Terneuzen	1	1	1	1
OD	Goedereede (Ouddorp)	28	27	24	24
OL	Oostdongeradeel	5	6	6	6
SCH	's-Gravenhage (Scheveningen)	38	36	28	27
SL	Goedereede (Stellendam)	13	12	10	11
ST	Staveren	9	8	8	7
TH	Tholen	38	40	39	33
TM	Delfzijl (Termunten)	5	5	3	1
TS	Terschelling	6	6	6	6
TX	Texel	49	51	51	45
UK	Urk	128	123	114	112
UQ	Eemsmond (Usquert)	10	10	10	10
VD	Edam (Volendam)	23	23	22	18
VL	Vlaardingen	5	4	5	5
VLI	Vlissingen	11	10	10	10
WK	Workum	2	2	2	2
WL	Westdongeradeel	14	13	15	13
WON	Wonseradeel	15	15	15	14
WR	Wieringen	123	119	115	108
WSW	Schouwen-Duiveland (Westerschouwen)	3	5	2	2
YE	Reimerswaal (Yerseke)	109	105	99	95
ZK	De Marne (Zoutkamp)	46	48	37	43
ZZ	Schouwen-Duiveland (Zierikzee)	17	16	14	13
Totaal		1.120	1.092	990	937

BRON: Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Visserij, Gids van de Vissersvaartuigen 2000-2002

In memoriam

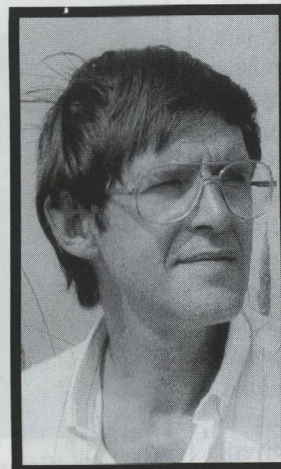
John Gheeraert

Op 17 mei overleed in het AZ St.-Jan te Brugge de Bredense auteur John Gheeraert (°Oostende, 19 juli 1939). John was een trouw lezer van HVB en hij was voor onze lezers evenmin een onbekende. We interviewden de man in ons blad (HVB IV/1994) en hij had het toen over Mailboten, Mossels, Meisjes en Mannen van het woord. Met dat laatste bedoelde hij uiteraard schrijvers, zoals hij er zelf een was. John Gheeraert publiceerde inderdaad tal van literaire werken en genoot daarmee ook enige nationale bekendheid.

John had er een specialiteit van gemaakt uit te vissen welke internationaal beroemde schrijvers er ooit aan de Belgische kust verbleven hadden. Het is dan ook dankzij hem dat wij, in de visserij, te weten kwamen dat Aldous Huxley zeer te spreken was over de Oostendse garnalen, dat Jan Cremer ooit de lof over de Vlaamse tong gezongen heeft, dat Honoré de Balzac, Gustave Flaubert, Georges de Nerval, Georges Rodenbach en Leon Tolstoy helemaal weg waren van de Oostendse oesters...

John Gheeraert heeft ook zelf in HVB gepubliceerd. In 1994-1995 verscheen in ons blad een

veeldelige reeks van zijn hand over een Duitse priester die in de negentiende eeuw zijn vakanties in Oostende placht door te brengen. Gheeraert had 's mans reisverslagen ontdekt en op basis daarvan het Oostende van die jaren weer opgeroepen. Op die manier konden de lezers het Vlaamse maritieme wereldje uit die tijd leren kennen. (fv)



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

Canadees monument herdenkt ramp van 14 februari 1945

Explosie in Oostendse haven maakte tientallen slachtoffers

In aanwezigheid van een 75-koppige Canadese delegatie werd begin mei op de Oostendse Visserskaai een gedenksteen onthuld ter nagedachtenis van de ramp van 14 februari 1945 in de Oostendse haven. Tientallen Britse en Canadese militairen van de geallieerde Coastal Forces kwamen die dag om het leven. Oorzaak van de ramp was een brand, gevolgd door een explosie aan boord van een torpedoboot waarbij een flottielje van twaalf vaartuigen verloren ging. Het initiatief voor de plaatsing van het monument ging uit van de Canadese oudstrijdersverenigingen Royal Canadian Naval Association en de Canadian Coastal Forces Veterans Association.

OVER HET PRECIESE aantal dodelijke slachtoffers en gewonden zijn niet alle bronnen het eens. Het monument draagt de namen 26 Canadezen en 36 Britten die omkwamen bij de ramp. Een aantal slachtoffer van de ontplofing ligt begraven op het Britse erepark op het kerkhof aan de Stuiverstraat. Dank zij het optreden van drie leden van de Belgische Sectie van de Royal Navy, de luitenanten Herremans, De Poorter en Jonckheere, liep het dodental niet hoger op. Het drielal kon nog de bunker met reservetorpedos afsluiten en de trossen van meerdere vaartuigen losgooien om ze te laten afdrijven.

Oostende was al bevrijd en de havengeul vrijgemaakt sinds september 1944. Oostende was dan ook de belangrijkste bevoorradingshaven voor de Britse en Canadese troepen in België en Zuid-Nederland. Tussen 27 september 1944 en 30 juni 1945 deden 2.664 zeeschepen Oostende aan. Er werd meer dan een miljoen ton goederen (eetwaren, munitie enz.) gelost, 670.000 militairen en 50.000 voertuigen verscheept. Oostende was ook de militaire basis voor diverse patrouille-, begeleidings-, motortorpedoboten, landings- en reddingsvaartuigen van de geallieerden.

Ook de landingsvaartuigen (LCT's/landing craft tank, LCI's/landing craft infantry) voor de Raid op Walcheren in november 1944 vertrokken uit de Oostendse haven. Nederland was nog niet volledig bevrijd en de Duitsers hadden nog een actieve basis in IJmuiden van waaruit ze konvooien aanvielen. Een smaldeel Motor Torpedo Boats (MTB's) van de Royal Naval Coastal Forces bestreed vanuit Oostende de Duitse snelboten in het Kanaal en aan de Engelse oostkust.

Op 14 februari lagen twaalf MTB's van de Royal Navy in Oostende afgemeerd op de hoek van de Car Ferry-kaai en de Visserskreek. In de namiddag brak

brand uit aan boord van een van de houten torpedoschepen. Er volgde een explosie en de brand sloeg razendsnel over op de andere MTB's, vaartuigen die benzine als brandstof gebruikten.

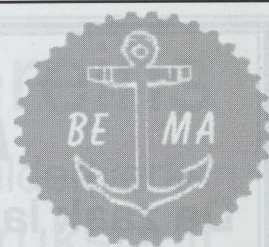
Enkele brandende vaartuigen dreven af en veroorzaakten op andere plaatsen schade aan de staketsels. De ware oorzaak is nooit achterhaald.

Het officiële verslag van "The Belgium Port of Ostende" van His Majesty Stationary Office vermeldt dat vier van de verloren vaartuigen MTB's van het type Fairmile D (30 m.) waren en acht MTB's type British Power Boat (22 m.), waarvan zes bemand door de Royal Canadian Navy. (gw)



De onthulling van het monument op de Visserskaai. (foto gw)

BEMA
doet het!



**Alle industriële en scheepsherstellingen-
mekaniek en plaatwerk.**

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.

tel./fax: 059 / 33 22 15.

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

Blankenbergse oud-visser Willy Vanderheyde:

'In Blankenberge moesten we een uur voor laag water al buiten en hoogstens een uur na vloed weer binnen zijn.'

ALS WIJ IN Blankenberge de weg naar de Scharstraat vragen is het antwoord duidelijk: *'Daarvoor moet je in de viswijk zijn'*. Die 'viswijk' is geenszins een wijk waar alleen vissers wonen. Wel kregen alle straten er de naam van een vis. Dat maakt dan weer dat we al goed in stemming waren toen we uiteindelijk aanbelden bij Willy - Drukkers - Vanderheyde, oud-visser die zijn loopbaan afsloot op een sleepboot en die we vandaag nog in de sportvisserij terugvinden.

WILLY IS EEN nieuwjaarskind, hij werd geboren op 1 januari 1934. Zijn familie is aan moederskant afkomstig uit de Oostendse visserij: *'Twee broeders van haar zijn op zee gebleven en als men nog enige bladzijden familiegeschiedenis terugdraait, blijkt grootvader*

nog eigenaar geweest te zijn van een houten sloep, waarmee de familie aan het begin van de eerste wereldoorlog naar Engeland kon vluchten. Als ze na die oorlog terugkomen, lopen ze binnen in de haven van Blankenberge en daar zijn ze blijven wonen.' Nog in Oostende kent de stam Vanderheyde vertakkingen naar de families Maeckelberge en Lams.

Onderwijs

Basisonderwijs volgt Willy aan de lagere school van Blankenberge. Op zondagvoormiddag vinden we hem op het St. Pieterscollege waar een cursus visserij gegeven werd. Willy: *'Ik herinner me nog zich zeer goed de grote biljarttafel die afgedekt was en waarop de broeder-lesgever de Vlaamse banken had uitgetekend, van Vlissingen tot Duinkerken. Het was voor ons erg ingewikkeld, want ook de lichtscheppen en boeien stonden erop, maar het was een prachtig stukje didactisch materiaal. Het praktische netwerk was dan weer toevertrouwd aan een oud vissertje. Navigatie, werd gegeven door meester*

Muylaert.'

De zondagsschool kende maar matig succes, in Willy's tijd waren er zes leerlingen, een eindexamen in Oostende was toen nog niet nodig. De afgestudeerden kregen op het loodswezen gewoon een briefje voor akkoord. Kandidaat-vissers moesten destijds evenmin bij de dokter op controle.

In 1948 stapte hij aan boord van de Z. 777 Of Z.3X7 'Credo' (de vroegere N.777 'Mona-Nicolle' met Industriemotor 112kW/150HP) van Emiel (Miel van Gats) Dobblaere en ene F. De Groote. Hij treft er schipper Oscar Creyf, Theophiel (Champagne) Depaepe, Jozef (Malvine) De Groote en motorist Maurice Callens. Willy: *'Het was een bijzondere ervaring om tien tot twaalf dagen op zee te zijn, rond de bankjes achter vis te jagen. Veel instrumenten had men niet: het log over boord, een kompas. Het getij naar het oosten of naar het westen waren in die periode belangrijke gegevens en bepaalden mee of de visvangst al dan niet geslaagd zou zijn. Het was een goeie ploeg, maar de verdiensten heel pover, Ik voer aan één percent. Als men dan maar 40.000 fr tot 60.000 fr markte op tien dagen, hield men als de kosten verrekend waren niets over. Ja, men moest soms nog bijleggen en geld uit eigen zak ophoesten.'* Er moest dus iets veranderen en Willy dacht die verandering te vinden op de 0.315 'Beatrix-



CREVITS

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

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

Ferdinande' (Werkspoormotor 247kW/336pk) van de rederij Boels N.V. met schipper Romeo Ketelers en motorist Joseph Maes. Willy: *'De namen van de andere bemanningsleden ken ik niet meer, omdat het elke reis andere mannen waren. Er waren ook bijna nooit vissers van de oostkust bij, dus geen bekenden.'* Willy vond het geen aangenaam werk, het was moeilijk om op die manier een ploeg te vormen die goed het werk kon verdelen en waar men op elkaar kon vertrouwen.

De 0.315 was toen een van de grootste houten vissersvaartuigen. Het schip was in 1947 gebouwd om in de zomermaanden naar IJsland te trekken. In de haven van Aberdeen (Schotland) werd eerst ijs gebunkerd en dan ging de tocht verder naar het noorden.

Na 8 maanden (eerst als scheeps-

jongen en later als lichtmatroos) gevaren te hebben, monstert Willy af. Willy: *'Als men na 16 dagen werk met 200 frank naar huis komt, is dit geen stimulans om verder aan boord te blijven.'* Maar er was nog een andere goeie reden om van dat schip weg te blijven (al kon niemand dat toen vermoeden). *'Vier maanden later, bij een storm op 15 december 1955, is het schip vergaan op de N.E. kust van Schotland en van de 8 bemanningsleden konden er maar drie gered worden.'*

Hij gaat nu een zomer aan boord van de garnaalvanger Z.427 (vroeger Z.29) 'Richard' (Deutz 22,5 kW/30HP) van Van Hulle-Vandierendonck, met aan boord schipper Kootje Claeys. *'Het was een nieuwe ervaring: de kosten waren miniem, zodat ik meer overhield en op zondagen was ik thuis.'* Toch kiest hij weer voor de visvangst en hij gaat aan boord

van de Z.777 van Miel - Van Gats - Dobbelaere, met schipper Albert - Fleister - Savels, Theopiel - Champagne - Depaepe en scheepsjongen T.Wille. Daarna vinden we Vanderheyde op de Z.408 'Minerva' (Bohn-Kähll 100 kW / 135pk) van Medard - gele sjerpe - Duysers. *'Leon Demunter was toen voor de eerste keer aangemonsterd als schipper. De reis was weer eens een hele belevenis, bij het binnenhalen kwam het net in de schroef terecht. De Z.455 'Nirwana' waarop Andre - Champagne - Depaepe () schipper was, en waarop ook Harry Dhont en Hubert - Duimpje - Deman scheepsjongen voeren, sleepte ons schip toen naar de haven.'*

Miserie

Willy zoekt verder naar een vaartuig waarop hij zich goed kan voelen en hij stapt op de Z.313 (voordien 0.313) 'Celtic' (ABC 132

EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

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



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

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

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

Willy Vanderheyde monstert af, want er valt op de 0 315 niets te verdienen. Vier maanden later, in een storm op 15 december 1955, is het schip vergaan op de N.E. kust van Schotland en van de 8 bemanningsleden konden er maar drie gered worden.



kW /180pk) van Brunet die het vaartuig daarna verkoopt aan schipper Staf - Van Elzas - Devinck. 'Aan boord leer ik motorist Marcel Devinck en matroos Valère Cattoor kennen. En ik leer er ook

de doffe ellende kennen. Op 12 maart 1958 varen we uit Zeebrugge weg om de visserij te bedrijven in het Kanaal. Op 16 maart moet het vaartuig voor een storm schuilen in Newhaven. Twee dagen ver-

trekt het schip er weer om in de omgeving van Beachy Head te vissen en later in Brixham te markten. Een stukgedraaide kogellager laat het schip naar Newhaven terugkeren. Terug op zee blijft de

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

pechvogel blijkbaar van de partij. Het vliegwiel van de motor draait in het water en het lek is niet te vinden, de bilgespomp draait en pompt, het net wordt ingehaald en de vangst weggezet. Dan wordt ook de dekpomp op gang gebracht. De wateroverlast wordt ernstig en we zetten koers naar het land. De electriciteitsspanning is ook al gedaald. Aan mij geeft schipper Staf Devinck opdracht om alles in gereedheid te brengen opdat we de reddingsloep te water kunnen laten.' Na enige tijd valt ook de motor stil. Willy en Valère Cattoor hadden toen de twee bollen in de mast getrokken en Cattoor had ze op en neer laten gaan. Op die (foute) seinen was wel een Franse vissersboot afgekomen, die het vaartuig wel naar Newhaven wilde slepen. De reddingsboot hadden Willy en Valère Cattoor al buiten boord gezet. Inmiddels waren er ook Engelse boten in de buurt gekomen en zelfs een helikopter. 'Cattoor en ik hebben dan de lijnen tussen de Franse boot en de Z.313 gekapt en samen met Marcel Devinck zijn we toen in de Engelse reddingsboot gestapt. Schipper Staf Devinck weigerde echter de Z.313 te verlaten. Gedrieën zijn we terug aan boord gegaan en hebben de schipper uiteindelijk kunnen bewegen om mee te komen. De Z.313 is dan gezonken en wij werden ondergebracht in een prachtig hotel, mooie kamer, bed en badkamer. Er kwam een heer en een dame. Zij namen de maten van de vissers en korte tijd later hadden we nieuwe kleren.' De daaropvolgende dag kregen ze van de Engelse reddingsdiensten



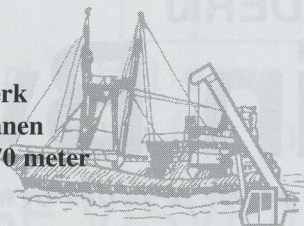
elk 5 Pond (1 pond =180 frank), een ticket voor de trein naar Londen, waar ze zich moesten melden op het Belgisch consulaat voor de overtocht Dover-Oostende.

Het vergaan van de Z.313 kwam later voor de Onderzoeksraad. Er bleken niet alleen heel wat fouten gemaakt te zijn, aan het licht kwam dat Marcel Devinck al dan niet met medeweten van z'n broer - schipper moedwillig een gat in de romp geslaan had om het schip te laten zinken. De verzekeringspremies moest motorist-mede-eigenaar Marcel Devinck

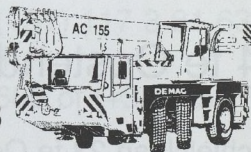
uit de schulden halen. Een en ander kwam aan het licht toen Devinck probeerde de bergers om te kopen. Onze Willy daarentegen had gewoon weer een gevaarlijk avontuur overleefd.

Het verwerken van al die rampspoed gebeurde voor wat Willy betreft door snel weer aan te monstern en dat gebeurt op de B.613 'Marie-Thérèse' (ABC-gloeikopmotor 37 kW/50pk) van Albert en Louis - Dik Lowietje - Popelier die er ook de schipper op was. Aan boord vindt Willy ook zijn beste vriend Charles Charlier.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaferwerk
Verhuur telescopische kranen
tot 80 ton, gieklenge tot 70 meter



Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
Werfkaai 9-11 (vissershaven)
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
24 u / 24 u GSM 0477-41.20.93



Verheye Joël
n.v.



Ervaringsdeskundige

'Spijtig dat de toegang tot de haven van Blankenberge snel verzandde en dat de onderhouds- en baggerwerken er veel te wensen overlieten. Een jaar later werden we daardoor verplicht uit te wijken naar de haven van Zeebrugge. In Blankenberge moesten we immers een uur voor laag water al buiten zijn en hoogstens een uur na hoog water weer binnen.'

De visserij op de B.613 bezorgde Willy een geheel ander leven: tweemaal in de week op de markt en op zondag altijd thuis, voeg daarbij de betere besommingen en het leven was opeens heel anders geworden. Schipper Lowietje was een krak: kennis, gevoel en ervaring. Willy: *'Hij had genoeg aan zijn kompas, het lood en zijn uurwerk om te bepalen waar en wanneer de netten in het water moesten; hij wist alles liggen en had zijn merktekens, bijvoorbeeld het Palacehotel op de zeedijk in Zeebrugge en de kerktoren van Lissewege: deze op één lijn krijgen was voldoende om het net buiten te zetten. Hij had zijn eigenaardige gewoonten: als het net buiten moest, stond hij op het achterdek altijd op dezelfde plaats, in zoverre, dat de indruk van zijn klompen duidelijk zichtbaar waren in het dek. De Z.264 van Maurice Flitser was*

zijn ploegmaat op zee, we voeren gewoonlijk samen uit.' Willy en Charles stelden vast dat die Z.264 steeds betere opbrengsten had, omdat ze minder problemen hadden met het vistuig en minder herstellingen moesten uitvoeren *'Zij konden op die manier een paar slepen meer doen. Wij probeerden Lowietje te laten inzien dat er iets moest veranderd worden aan het vistuig, maar daar wilde de schipper niet zo erg naar luisteren'*. Broer Albert was de bemiddelaar, hij overtuigde Lowietje die jonge mensen een kans te geven. Ze kregen het gewenste materiaal. Maar de eerste keer dat het net ingehaald werd, bleek het in elkaar gedraaid te zijn en Lowietje leek het gelijk aan zijn kant te hebben: er kan niets op tegen de ervaring van de schipper, zo leek de proef te bevestigen. Willy en Charles onderzochten evenwel wat er fout was gegaan. Bleek dat het materiaal al dienst had gedaan en verdaaid was, zodat deze verdraaiing zich bij het binnenhalen liet zoutonen. Zij kregen nieuw materiaal en daar werden inderdaad betere resultaten mee behaald: geen herstellingen na elke sleep, dus meer slepen, meer vis en een betere besomming, zelfs beter dan deze van de Z.264. Van de weeromstuit

vond Lowietje sindsdien dat zijn twee matrozen flinke en slimme vissers waren. Willy bleef hier enkele jaren aan boord omwille van de goeie inkomsten, de goede bemanning en ook omwille van het leven dat hem toeliet ook een sociaal leven te leiden. Het volgende vaartuig in de loopbaan van Willy wordt de Z.518 'Belgica' (Deutz 74 kW/100pk) van Leo Depaepe. Aan boord werkt Willy nu met schipper Joseph - Seppe van Jan Poep - Popelier en Karel - Samas - Wittevrongel (die we vorige maand nog in HVB geïnterviewd hebben); motorist is Sisse Depaepe. Met dit vaartuig gaat het richting Oost, naar de visgronden Steendiep, Noordhinder... De Belgica was afkomstig uit Fecamp (Frankrijk), model 'Smek'.

Van de mast werd er na de aankoop zes meter verwijderd en dan nog stak hij 12 meter boven dek uit. Dat moet een en ander gegeven hebben als hij in zijn originele stand met zeilen opgetuigd was. *'We lagen eens binnen, op de slip, in Breskens. Het was de beginperiode van de bokken en naast de slip lag er een bokkenvisser die omgevallen was. Op de kaai stonden twee oude Hollandse vissers en ik hoorde ze zeggen: "Nou, met dit vaartuig zal men zo iets niet voor hebben". De masten liepen door tot op de kiel. Het was een goed vaartuig.'*

Ook aan de Z.542 'Angelus' met Rustonmotor 176kW(240pk) van reder-schipper Theophiel De Grootte houdt Willy goede herinneringen over. *'Een goeie ploeg: Edmond Vantorre, Gilbert Ponjaert en Walter Vandierendonck die later op zee aan zijn einde zal komen.'*

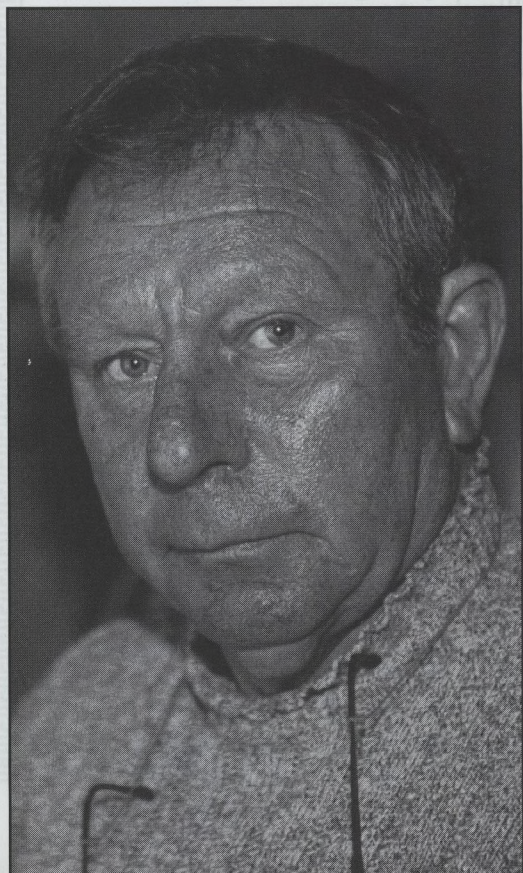
In 1958 gaat Willy aan boord van de Z.4444 (Z3X4) 'L Avenir' (Bolnes 147 kW/200pk) van Leon - Keun - Desmidt), hij werkt er met schipper Florimond Waeghe, diens boezemvriend Pierre De Brauwer en motorist Alfred De Duytsche. *'Goeie bemanning. Het waren goede dagen, maar de visserij is wat ze is en later ga ik aan boord van de Z.270 'Augusta' van Albert Waeghe. Het was een goed vaartuig en vooral een goede reder die zijn bemanning waardeerde. Een mens die op sociaal vlak als voorbeeld mocht gesteld worden.'*

Nadat het vaartuig verkocht wordt aan kolenhandelaar Sabbe uit Eeklo gaat Willy ook daar weg. Meteenis het zijn vertrek uit de beroepsvisserij.

In 1968 stapte hij over naar de Firma Depret in Zeebrugge, actief in haven- en rivierwerken. Willy begint er als matroos op de sleepboten en wordt er uiteindelijk ook een schipper van.

Na 25 jaren dienst kan Willy op pensioen. De sportvisserij en zijn bootje houden de zee nabij, en op de hoogte blijft hij ook door zijn schoonzoon die vandaag ter zeevisserij vaart.

Interview Juul De Vocht,
Foto's Guido Walters



Acht Oost-Europese landen (Polen, Tsjechië, Slowakije, Hongarije, Slovenië, Estland, Letland en Litouwen) plus Malta en het Griekse deel van Cyprus worden vanaf 1 mei 2004 volwaardig lid van de Europese Unie. Op 16 april 2003 werd het toetredingsverdrag van de tien kandidaatlidstaten plechtig ondertekend in Athene. Sommige van de toekomstige lidstaten hebben ook een visserijsector. We belichten ze een voor een. Gewezen visserijgrootheid Polen hebben we al gebracht. In dit nummer komt Estland aan de beurt.

De exportgerichte visserij van Estland

HET DUNBEVOLKTE EN gewezen sovjetrepubliek Estland (1,4 miljoen inwoners, hoofdstad Talinn) is de kleinste van de drie Baltische republieken. In oppervlakte is het land aan de Baltische Zee en de Finse Golf toch nog een derde groter dan ons land en zowat gelijk aan Nederland. Stalin annexeerde de Baltische staten kort na de tweede wereldoorlog en voerde er een doorgedreven 'Russificatie' door. Estland werd opnieuw onafhankelijk in 1991. Staatsbedrijven werden geprivatiseerd en de privé-eigendom aangezwengeld. Van de drie Baltische staten is de economische ontwikkeling in Estland het verst gevorderd. Het BBP per hoofd ligt een kwart hoger dan in Letland en Litouwen.

DE ESTLANDSE VISSERIJSECTOR is in vergelijking met die van de meeste EU-lidstaten vrij klein. De sector kende ooit betere tijden. In 1995 was het visserijbedrijf nog goed voor 2,6 procent van alle in het land geproduceerde goederen. Tegenwoordig is dat minder dan één procent.

Ondanks dit verval is de visserijsector met 10.000 arbeidsplaatsen nog altijd een van de grootste van alle kandidaatlidstaten. De Estlandse export overtreft de eigen aanvoer en (bescheiden) aquacultuurproductie. De geografische locatie en de functie van bruggenhoofd tussen het Westen en het

Oosten is bepalend voor de handelsstromen. Deze verlopen hoofdzakelijk naar Duitsland, Finland, Zweden en vooral naar Rusland. De wisselkoersrisico's met de Estlandse munt zijn beperkt. In het pre-euro tijdperk was de koers van de Estlandse kroon reeds op de Duitse mark geënt, daarna aan de euro gekoppeld, een monetaire regeling waaraan de grotere burens Letland en Litouwen nog niet toe zijn.

Tanende sector

De Estlandse visserijvloot bestaat uit 170 vaartuigen van meer dan 12 meter. Van de diepzeevloot die in 1990 nog 75 eenheden telde zijn er nog 13 in de vaart. De gemiddelde leeftijd van de vaartuigen ligt met 20 jaar niet overdreven hoog, maar gebrekkig onderhoud en verwaarlozing zijn schering en inslag. De meeste vissersvaartuigen, zowel grote als kleinere, zijn na de privatisering eigendom van particuliere bedrijven geworden. De Baltische Zee is het belangrijkste viswingebied voor de Estlandse vloot. 80 procent van alle visaanvoer komt hier vandaan.

Haring en sprout

In 200 haalde de Estlandse vloot 113.400 ton vis op uit de Baltische wateren. Driekwart van de vangst bestond uit haring en sprout. Daarnaast zijn de belangrijkste soorten kabeljauw, makreel, bot, blankvoorn en garnaal. In 1999 exporteerde Estland 119.787 ton visserijproducten en exporteerde 46.213 ton. Bijna de helft (45 procent) van de export



bestond uit verwerkte haring en witte vis voor de Russische markt.

De verwerkende industrie, destijds samen met de visserijsector geprivatiseerd, verschaft werk aan meer dan 6.000 inwoners. De installaties zijn relatief modern. 77 van de 95 verwerkingsfabrieken voldoen momenteel aan de Europese normen. De Russische crisis in 1998 remde de groei van de Estlandse visverwerkende nijverheid. Sindsdien zijn opnieuw grote investeringen gedaan om de industrietak met het oog op het EU-lidmaatschap verder te diversificeren en te moderniseren.

Lidmaatschap

Het visserijhoofdstuk van de toetredingsonderhandelingen werd in april 2000 reeds provisioneel afgerond. Toch verliep de uitvoering van de bepalingen in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid erg langzaam. De verantwoordelijkheid voor het visserijbeleid wordt immers gedeeld door het ministerie van landbouw en het ministerie van milieu en dat zorgt voor vertraging en administratieve problemen. (gw)

BRON: Visserij in Europa, nr 16 april 2003.

ESTLAND: de cijfers

Cijfers 2000	Estland	EU
Vloot		
Vaartuigen + 12 m.	170	95.967
Diepzeetrawlers	13	
Productie		
Aanvoer	113.347 ton	6.044.682 ton
Aquacultuur	225 ton	1.291.173 ton
Handel		
Visimport		
gewicht	54.661 ton	8.432.019 ton
waarde	34 miljoen euro	21.514 miljoen euro
Visexport		
gewicht	106.171 ton	5.846.636 ton
waarde	87 miljoen euro	12.476 miljoen euro
Werkgelegenheid		
Visverwerking	6.690	526.034
Vissers	3.000	251.685

The Proof of the Pudding

Lezer! Wellicht kent u iemand die blij zou zijn mocht hij 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 LAATSTE vuurtorenwachter

Voor mensen met een kwak hart en een wak karakter

CHIQUE DRUGS MOETEN POPULISTISCHER!!!

DE VERKIEZINGSCAMPAGNE VAN onze communicatiedeskundige ter zeevisserij, Cor Bisier, is 1 succes over heel de lijn gebleken. Dankzij 1 batterij goedgeplaatste oneliners heeft hij in real time àlle wijven uit àlle regeringen weggescholden.

De kiezers hebben hem immers gevolgd in zijn redenering dat de groenen hem gepakt hebben omwille van zijn nog steeds voortdurende verzet tegen de geplande windmolens op de Thorntonbank. Critici die opmerken dat er van zijn verzet niets te zien valt, worden nu door de kiezers de mond gesnoerd (al weet niemand goed waarom). Ten slotte willen wij ook nog wijzen op de grote aantrekkingskracht die onze *babes* Marie-Jeanne B. en Marina L. op het kiezerskorps uitoefend hebben.

LATEN WE DUIDELIJK wезen. Het is niet omdat Stefaan D. uit Kortrijk zijn kaloten niet naar de overwinnink geluld heeft dat we zijn werk niet moeten afmaken. Het is nu aan Cor om de verwezenlijkingen van de groenen in de visserij weder ongedaan te maken. Dus moeten we eens kijken of het niet mogelijk is om onze moreel consultant wederom naar *af* te sturen. Daarna kunnen vier opeenvolgende tjeevenministers van landbouw er weder over beginnen peuzen hoe ze de benoeming van Patten tot aan de dag des laatsten oordeels kunnen uitstellen. Tweedens, maar minstens even dringend is de afschaffing van de voorbehouden driemijlszone voor de kleinste kustvissers. Het beste lijkt ons daarbij dat mr. Georges V. (de man is toch al zo'n beetje de omgekeerde *Steve* van de sector: hij geeft *niets* gratis) contact opneemt met 1 tachtigjarig dametje om dat spel voor de Raad van State uit te oefelen. Ook vragen we de scherpgeviseerde Britse reder Bart S. om nog even te wachten met het opsturen (*) van zijn ontslagbrief naar het Vlaams Visserij-

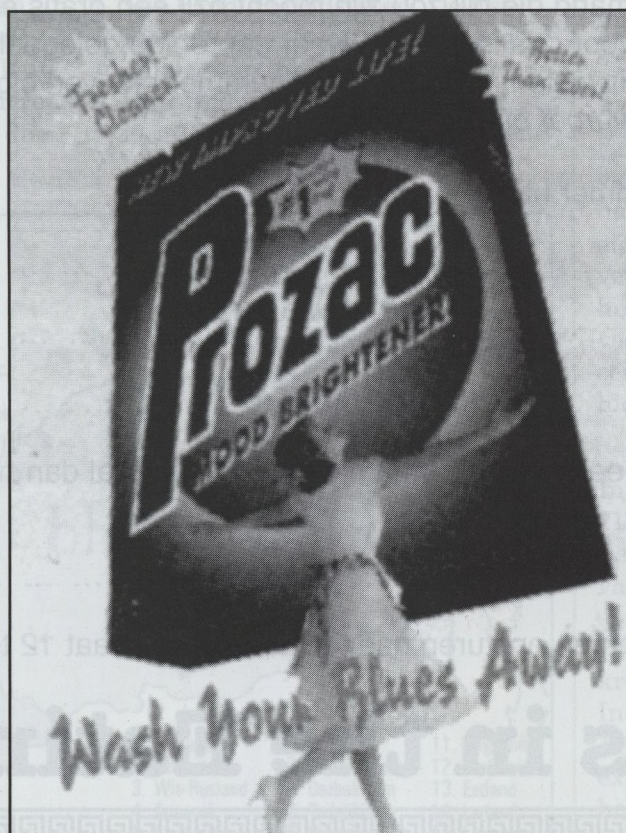
comité, want het is vanzelfsprekend dat hij de dag niet wil missen dat Rudy B. van de Vlaamse Vissersbond te horen krijgt dat hij daar niet meer gewent is.

Ten slotte wil ik de lezer nog wijzen op de drugs-wet die in de voorbije legislatuur 1 groen (*grass*, het woord zegt het zelf) thema was. Deze drugs-wet heeft immers ook sporen nagelaten in het nieuw sociaal statuut van de zeevissers. Daar staat immers dat drugs aan boord verboden zijn, behalve uiteraard alcoholische (al is het maar omdat sommige geestelijken er ook graag een kraken). Over de sympathieke redersdrug PROZAC wordt in de tekst evenwel met geen woord gerept.

Maar wat moet 1 reder dan doen die, geconfronteerd met het personeelsprobleem, zelve de plek

van de ontbrekende lichtmatoes wil innemen? Moet hij dan 1 maand aan boord blijven zonder zijn *pep*? Dat is welhaast onmogelijk en zoude dus het personeelsprobleem nog groter maken dan het al is.

Probleem is blijkbaar dat PROZAC 1 *negatief imago* heeft. De kiezers denken nog immer teveel dat het 1 medicament zoude zijn. Het is dan ook aan de spindoctors van de sector (dezen in de vakbonden bijvoorbeeld) om de *perceptie* van deze chique drug bij te sturen. PROZAC moet dus populistischer, zodat de reder die pil kan slikken als ware het 1 Stella. Bovendien zou 1 toename van dat chique drugsgebruik misschien leiden tot 1 vermindering van de (witteboorden)*criminaliteit* op de kaaien en dus ook tot een beter *veiligheidsgevoel* bij de vissers. En zelfs als deze maatregel het personeelsprobleem niet oplost dan kan PROZAC er ten minste voor zorgen dat de reders het zich allemaal niet teveel meer aantrekken. En da's dan weer goed tegen de *verzuring*.



(*) Gesteld dat hij dat ooit van plan was natuurlijk.



Frank Neyts

Maritiem recht: jaarboek

Het "International Maritime and Commercial Yearbook 2003", een uitgave van Informa Professional, biedt een gezaghebbend en onderlegd baken doorheen de huidige en toekomstige stand van zaken van het internationale handels- en maritieme recht. In één werk vindt men een gemakkelijk toegankelijke publicatie dat een bondige opgave met toelichtingen combineert betreffende uitgesproken ontwikkelingen inzake arbitrage- en verzekeringswetgeving, Britse, Australische, Canadese en Amerikaanse maritieme wetgeving. Het werk werd samengesteld onder leiding van Francis Rose, Professor Handelsrecht aan de Universiteit van Bristol.

"International Maritime and Commercial Law Yearbook 2003" (ISBN 1-84311-191-8) telt 150 pagina's. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, LLP Professional Publishing, c/o Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, London W1W 7RE, UK. Tel. +44/20.7017.5000, Fax +44/20.7017.4601, www.informa.com.

Maritieme economie: handboek

"The Maritime Economics and Business Handbook", een uitgave van LLP Professional Publishing, werd geschreven door een team van meer dan vijftig leidinggevende academici uit meer dan dertig verschillende landen, de overgrote meerderheid van hen internationale autoriteiten en leiders in hun vakgebied. Coördinatie werd uitgevoerd door Professor Costas Th. Grammenos. Het boek omvat een analyse van de voornaamste maritiem-economische kwesties. De pluraliteit van de aangesneden onderwerpen en de besproken onderzoeksresultaten uit de voorbije jaren zijn uniek en sluiten heel dicht bij de realiteit aan. Een waardevol boek!

"The Maritime Economics and Business Handbook" (ISBN 1-84311-195-0), een hardback, telt meer dan 1000 pagina's. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, LLP Professional Publishing, c/o Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, London W1W 7RE, UK. Tel. +44/20.7017.5000, Fax +44/20.7017.4601, www.informa.com.

Scheepsbouwcontracten

Met "The Law of Shipbuilding Contracts", een uitgave in de Lloyd's Shipping Law Library-reeks, zal de koper een diepgaande gids aanschaffen betreffende alle juridische formaliteiten die met het bouwen van een schip komen kijken. Meer bepaald werd door samensteller Simon Curtis veel aandacht besteed aan veranderingen in kwalitatieve normen, schade in het benutten van het schip als gevolg van onvolkomenheden in de vooraf gecontracteerde prestaties, de problematiek van de garanties die door de scheepsbouwers worden gegeven. Verder bespreekt het boek de door de OESO goedgekeurde steunmaatregelen voor de scheepsbouw. Niet alleen de bouw, ook alles wat met verbouwingscontracten te maken heeft komt aan bod.

"The Law of Shipbuilding" (ISBN 1-84311-168-3), een hardback, telt 350 pagina's. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, LLP Professional Publishing, c/o Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, London W1W 7RE, UK. Tel. +44/20.7017.5000, Fax +44/20.7017.4601, www.informa.com.

Het Britse sleeprecht

"The Law of Tug and Tow", een uitgave in de Lloyd's Shipping Law Library-reeks, biedt een moderne en diepgaande bespreking van het Britse sleeprecht. Het is de alerlenige beschikbare analyse van de wetgeving betreffende sleepactiviteiten, off shore services en de standaardcontracten die bij deze activiteiten komen kijken. Clause per clause worden standaardcontracten zoals UK Standard Conditions, Towcon/Towhire, Supplytime, Salvcon/Salvhire en Wreckfix/Wreckitake/Wreckhire 1999 besproken. Verder komen onderwerpen zoals verantwoordelijkheid, aanvaring tussen sleepboot en sleep, sleepwerk en averij grosse, admiralty jurisdiction uitgebreid aan bod.

"The Law of Tug and Tow" (ISBN 1-84311-169-1), een hardback, telt 350 pagina's. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, LLP Professional Publishing, c/o Informa Professional, Informa House, 30-32 Mortimer Street, London W1W 7RE, UK. Tel. +44/20.7017.5000, Fax +44/20.7017.4601, www.informa.com.

Op zoek naar peper

Bij de Uitgeverijmaatschappij Walburg Pers verscheen eind april het boek "Peper, Plancius en Poselein. De reis van het schip Swarte Leeuw naar Atjeh en Bantam, 1601-1603". Het boek werd samengesteld door Jan Parmentier, Karel Davids en John Everaert. Het werk bevat het reisjournaal van de Amsterdamse stuurman Reyer Cornelisz, een leerling van de wereldberoemde cartograaf Petrus Plancius. Voor zijn verslag baseerde hij zich voornamelijk op het boordjournaal en vulde het aan met een schat aan zeilaanwijzingen, astronomische waarnemingen, zeekaarten, kustprofielen en andere waardevolle nautische informatie. Ongeveer een jaar voor de oprichting van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in 1602 werd in Amsterdam en

Middelburg de tot dan toe omvangrijkste expeditie van de Nederlanders naar Azië uitgerust. De vloot van in totaal dertien schepen bestond uit twee eskanders, genoemd naar hun uiteindelijke bestemmingen. Deze Molukse en Atjehse vloten stonden onder leiding van de admiraals Wolfert Harmensz en Jacob van Heemskerck. Het journaal van de 'Swarte Leeuw' wordt in dit boek aangevuld met de belevenissen van een ander schip uit de Atjehse vloot, de 'Enkhuizen'. Ook wordt verslag gedaan van de geslaagde kaping door Jacob van Heemskerck van de Portugese Kraak 'Santa Catherina', waardoor kort nadien Amsterdam voor het eerst massaal kennismakte met Chinees porselein.

"Peper, Plancius en Porselein" (ISBN 90-5730-210-1) telt 240 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.

De mooiste van 't jaar

"Significant Ships of 2002", een jaarlijks terugkerende uitgave van The Royal Institution of Naval Architects (RINA) uit Londen, biedt een waardevol referentiekader voor wat op vandaag als de top geldt op het vlak van scheepsontwerp en -bouw. Het geeft technische details van zo'n 50 geselecteerde handelsschepen van alle klassen en types, die vorig jaar wereldwijd door de scheepsbouwindustrie werden opgeleverd. De samenstellers zorgen er telkens voor om, met de 49 beschreven schepen, een representatief beeld te geven van wat de scheepsbouwindustrie op vandaag wereldwijd aflevert. Zonder twijfel slagen ze daar in.

"Significant Ships of 2002" (ISBN 0 903055 85 6) telt 132 pagina's, bevat 49 kleurenfoto's, 49 general arrangement plans en kost €39. Bestellen via de boekhandel of via de RINA, 10 Upper Belgrave Street, London SW1X 8BO, Tel. +44/20.7235.4622, Fax +44/20.7259.5912, E-mail: marketing@rina.org.uk.

De mooiste kleinste van 't jaar

Met groot succes geeft het Londense Royal Institution of Naval Architects (RINA) nu reeds meer dan tien jaar het referentiewerk 'Significant Ships of ...' uit. Het geeft een up-to-date beeld van wat de scheepsbouw wereldwijd aan nieuwe schepen, langer dan 100 meter, oplevert. Het uitgesproken succes van deze uitgave zette de RINA er toe aan, om enkele jaren geleden ook een gelijkwaardig, jaarlijks referentiewerk uit te brengen maar dan voor kleine schepen. Dit werk is volledig op dezelfde leest geschoeid als het boek over 'grote' schepen. Aan de hand van 28 geselecteerde nieuwe schepen, wereldwijd op diverse werven gebouwd, wordt een beeld gegeven van de huidige stand van zaken binnen het betreffende marktniche. In plaats van containerschepen, cruiseschepen, tankers, bulkcarriers, ferries, worden hier sleepboten, werkschepen, patrouillevaartuigen, opmetingschepen, reddingsvaartuigen, loodstenders enz. beschreven. Net als in de andere publicatie worden ook hier de vaartuigen technisch tot in de kleinste details besproken, dit, telkens met een foto en een general arrangement plan.

"Significant Small Ships of 2002" (ISBN 0 903055 86 4) telt 68 pagina's, bevat kleurenfoto's en general arrangement plans van alle besproken schepen. Het werk kost €24. Bestellen via de boekhandel of via de RINA, 10 Upper Belgrave Street, London SW1X 8BO.

TUSSEN SCHIP & KAAI



HET GAAT GOED met de Vlaamse visser. Zowat heel de wereld heeft op de TV gezien en gehoord wat de matroos, motorist of schipper van een "redelijk vaartuig" verdient. Per

dat ze oneerlijk beconcurrereerd worden. Maar dat verdient wèl 7500 € per maand. 7500!! Verdorie. Ik, en met mij vele collega's, zullen toch eens aan onze reder zijn mouw moeten gaan trekken. Om te vragen wanneer de rest van ons geld gestort wordt. In april bijvoorbeeld. 3 weken tegen de kant gelegen wegens vaartdagenuitputting. Verdient: € 37,37 dop, per dag. Toen we één dag aan boord werkten om het schip varensklaar te maken: een matroos gepakt wegens zwartwerk, omdat die zijn dopkaart niet bij zich had. De sociale inspectie ligt daar niet wakker van. Matrozen die € 5000 per maand verdienen zou-

den we van een RC-dircteur die vanalles zegt wat in hem opkomt, zolang het imago er maar mee gediend is. Die helemaal niks van zijn dossiers kent.

Mijn idee? OPSTAPPEUH! Iemand die zijn eigen mensen te kijk zet, te grabbel gooit, om de tuin leidt, doet de sector meer kwaad dan goed. In andere sectoren moet die opstappen. Kunnen zijn acolietjes van de vakbond voor de man geen prépensioentje regelen of zo?

Of ach. Ik krijg zowaar alweer spijt. Zit ik hier weer mijn gal te spuwen op die vent, terwijl die misschien echt maar het beste voor heeft met de

FASTS: Fischler Acute Severe Trauma Syndrome

maand. Onze RC-directeur wist het immers zeker. De matroos zo'n 5000. De motorist zo'n 6000. En de schipper, daar heeft de "redelijke reder" al gauw zo'n 7000 à 7500 € per maand voor veil. Hoera hoera! Wat durven die stomme visserkens met hun riant managersalaris eigenlijk nog van hun neus te maken. Voor méér dop, méér congé peejee, méér pensioen, méér steun voor loonverlies door quotabeperking?? Met zóó een inkomen? Schandalig. Dat is alvast wat ik er als minister zou van denken. We gaan die mannekens nog wat verder beperken in hun vangstrecht, hun vaartdagen, hun inkomen. Ze kunnen toch tegen een duwke. En dan betalen ze zèlf maar hun verbeterd sociaal leven. Verdond nog aan toe. Ja ja. De Corbisier heeft het ons wéér gelapt. Als ik tegenwoordig buiten kom in de wijk waar ik woon, dan bekijkt iedereen mij vuil. Dat is die kerel die 7500 euro per maand verdient. Die moet gewoon wel smoorrijk zijn. Da's zo'n visser. Een van die mannen die voortdurend klaagt dat ze tekort gedaan worden, dat ze in de 18e eeuw leven,

den zelfs helemaal niet horen te doppen. Of wel soms? Alleen... Verdienen wij wel echt zo veel?? Even kijken. 7500 € in één maand, maal twaalf, dat levert mij een belastingaangifte op van 90.000 €. Tel daar dan nog wat dop bij, vakantiegeld, het inkomen van mijn vrouw, en voilà. Bericht aan mijn pa: ziet ge nu dat ge niet moet studeren om een weldadige boterham te verdienen?? Ziet ge nu, dat het goed was, toen ik als snotneus besloot om op zee te gaan vissen??

Alleen, er is één probleempje. WIJ VERDIENEN NIET ZOVEEL. Le Corbisier kletst andermaal uit zijn nek. Misschien is er wel een occasionele visser die eens een goed jaar heeft en die dergelijke bedragen (van onderaan) in zicht ziet komen. Maar dit is geen maatstaf. Geen regel. Geen gemiddelde, geen standaard. Wat vinden wij nu van zo een RC-directeur? Die ons inkomen op de TV uitbazuint, en er ter wille van de misplaatste sensatiefactor een flinke schep bovenop doet? Terwijl meer en meer vissers het slachtoffer worden van het gevaarlijke "Fischler-syndroom" FASTS (het syndroom dat schippers onderuit haalt omdat ze hun verdienste overboord moeten gooien). Wat vin-

vissers. Weet je wat? Ik weet het goed gemaakt. We geven hem de kans om *zich te bewijzen*. We vragen aan de minister van landbouw subsidies voor een nieuw project. Met wat Europese steun, en ook wat uit de pot van het Vissersfonds, dat voortaan gespekt wordt door de - volgens Luc welverdienende -, vissers zelf, richten we een nieuwe rederij op. We zetten Corbisier aan het hoofd als reder! Ik solliciteer als schipper, want alhoewel ik een blijver ben (gewerkt voor 2 reders in de laatste 15 jaar. Maar die vorige was mijn schuld niet!!) wil ik voor de ronde som van 7500 € per maand nog wel eens verkasen. Voor 5000 € vind ik matrozen zat, en een motorist? Geen probleem. En Corbisier gaat ons die riante loontjes betalen. Het leuke is: iederéén zal voor deze nieuwe baas willen varen, waardoor de andere reders noodgedwongen nog méér zullen betalen. Het minder leuke is: het resultaat zal zijn waar Corbisier zich al een tijdje mee lijkt bezig te houden: het failliet van de sector. En dat willen we niet. Dus, Luc jongen, conclusies hoor. Conclusies!!

FROID

polemieken

NEEBOI

INFORMATIE

DUIDING

MENSEN

EN... VERSE VIS

ONTSPANNING

VISTECHNIEKEN

VAARTUIGEN

SATIRE

FEITEN

ACHTERGRONDEN

ERNST

CIJFERS

TEGENSPRAAK

LUIM

**HET
VISSERIJBLAD**

GESCHIEDENIS

DUIDING

ARGUMENTEN

TOEKOMSTPERSPECTIEVEN

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

Een jaarabonnement
voor België kost € 29,75
en begint te lopen zodra
uw overschrijving toe-
komt op
rekeningnummer
384 - 0596581 - 18
van Het Visserijblad.