

HVB
70
HET VISSERIJBLAD

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

- * hvb sprak met leon vantorre
- * oceanen nog steeds groot mysterie
- * eddy eerebout stapt uit rederscentrale
- * niet alle kapers waren mannen met baarden
- * zeebrugge laat scheepsbouw niet helemaal los
- * nederlandse visafslagen vijf jaar op rij achteruit



Vader hou je mij nog binnen
 dit niet daar om heb ik een kruisje
 op mijn hoofd gezet en op Euphrasie's
 kop ook vader ik heb ook mijn Euphrasie
 gedaan en ik ben braaf met petje en
 metje dag vader moed en conlagen
 en ik ben bijna lareetje wat seep
 je van mijn gesichte uw moontje
 Leon van Torre

Vlaamse visserskinderen lopen in WO I school in Zierikzee. Op het bijgevoegde kaartje (links) schrijft Leon Vantorre (zie interview verder in dit blad) dat hij zichzelf en zijn zuster op de prent aangestipt heeft. Maar wie weet nog wie de andere visserskinderen zijn?

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 Guido Walters

Voorwaarts naar het verleden



ALS EEN SLUIPEND GIF heeft het zich in onze hoofden genesteld: de idee dat onze ondernemers beklagenswaard zijn, dat ze benadeeld worden, ja zelfs 'gevi-seerd'; dat de natie er goed aan doet diep in de portefeuille te tasten om hen onvoorwaardelijk steunen in hun zorg de werkgelegenheid aan te zwengelen. In de visserij heeft dat ertoe geleid dat ten eerste het sociaal statuut van de vissers, ten tweede de public relations van de sector en ten derde het onderzoek naar nieuwe vistechnieken voortaan door de weinig resterende varende vissers-werknemers zelf gefinancierd worden. Daartoe wordt sinds enige tijd de 'bedrijfsvoorheffing' (d.i. het deel van het loon van de vissers dat aan de bron afgehouden wordt) niet meer naar de staat doorgestort, maar naar het Zeevissers-fonds. Van daaruit wordt het dan herverdeeld over rekeningen die de drie bovenvermelde vernieuwingen financieren. En het gaat over zéér veel geld. Omdat de visser-werknemer alleen getroffen wordt in zijn 'uitgesteld loon' en hij bijgevolg zijn 'rechtstreekse loon' ook in de toekomst onveranderd ontvangt, denkt hij dat er niets veranderd is. Helaas, de werkelijkheid is anders. Dergelijke 'herverdelingsmechanismen' ten bate van de ondernemers zijn natuurlijk niet het alleenrecht van de reders. Overal in het land, in alle sectoren, zien we thans gelijkaardige operaties plaatsgrijpen. Elk jaar verkrijgen de ondernemers op die manier meer en meer verlagingen van wat men de 'patronale bijdragen' noemt. In 1993 ging het nog maar om 750 miljoen euro. Tien jaar later is dat al vervijfvoudigd: 3,65 miljard euro! Per jaar. En nog steeds is het niet genoeg. Ook na de nationale banenconferentie besliste de regering weer de 'patronale lasten' te verlagen. Ook nu gaat het weer om een vermindering van het 'uitgesteld loon': nog eens 947 miljoen euro. Samen komt dat dus op 4,6 miljard euro. Per jaar. Voor de sterk benadeelde ondernemers dus. Maar ja, het komt toch maar van het 'uitgesteld loon', niet van wat men netto kan besteden. Dus: niemand voelt het.

Niemand?

Laat ons eens kijken. In dat 'uitgestelde loon' zitten verschillende zaken. De afgeroomde bedrijfsvoorheffing van de vissers kwam vroeger de noden van de gemeenschap ten goede; het deel dat normaliter naar de RSZ gaat dient om u te vergoeden wanneer u werkloos, ziek of arbeidsongeschikt wordt, voor het vakantiegeld, voor de ouderen (pensioen) en voor de jongeren (kindergeld). En kijk eens wat er rondom ons gebeurt. In vergelijking met 2001 zijn er in 2002 maar liefst vijftien procent meer mensen die het leefloon ontvangen. Algemeen wordt aangenomen dat 23% van de bevolking over de voorbije periode van vijf jaar wel eens onder de armoederens gedoken is. Inmiddels is bewezen dat de zelfmoordcijfers bij die groep veel groter zijn dan bij de rest van de bevolking. In die gezinnen wordt medische verzorging uitgesteld wegens geen geld. Zwangere vrouwen in die groep hebben veel meer kans dat hun baby sterft. Dit zijn WELBEKENDE FEITEN en dit rijtje FEITEN kan verlengd worden. Wees er maar zeker van dat er mensen zijn die het voelen!!!

Gelukkig is er nog de socialistische voorman Steve Stevaert die erop wijst dat we ons desnoods nog altijd tot de katholieke kerk kunnen wenden. Dat instituut heeft heel wat know how in huis voor wat de liefdadigheid betreft. Maar wie ons deze overstap van sociale RECHTEN naar liefdadigheidsGUNSTEN als vooruitgang komt presenteren, die zou zelf eens ter kerke moeten trekken, want die heeft een leugentje te biechten.

Dat is alvast de mening van...

de man op de kaai

Aanvoer en besomming in Nederlandse visafslagen al vijf jaar op rij achteruit

Alle voorkomende reparaties van alle merken sloopschroeven

Nieuwe en gebruikte sloopschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle motoren voor jachten



Antwerp Propeller Service
Kruibeeksesteenweg 162
2070 Burcht / Zwijndrecht
Tel: + 32 (0) 3 252 73 42
Fax: + 32 (0) 3 252 92 12
E-mail: info@antwerp-propeller-service.be
Website: www.antwerp-propeller-service.be

DE "KOTTERVLOOT" OMVAT het grootste gedeelte van de Nederlandse visserijvloot en vist het hele jaar door op de Noordzee. Dit vlootsegment is vooral uitgerust voor de vangst van platvis waarbij tong, schol en tarbot tot de belangrijkste soorten behoren. De platvis wordt grotendeels geveild op de Nederlandse visafslagen. Urk is veruit de belangrijkste aanvoerplaats voor platvis.

Vorig jaar sloot de kottersector voor het eerst sinds jaren het boekjaar af met een negatief nettoresultaat (1). Van bijna alle vissoorten werd minder aangevoerd en de besomming daalde met 17 procent tot 254 miljoen euro (10,2 miljard frank). Nu is al duidelijk dat er ook dit jaar nog een stuk afgaat. De Nederlandse visafslagen krijgen het jaar na jaar moeilijker. Op basis van de cijfers januari-september is de totale aanvoer van 1999 tot 2003 met 23 procent gedaald. De omziet liep over

dezelfde periode met 19 procent terug. Ook de grootste Nederlandse visafslag in Urk, die bijna een derde van de totale omzet verwerkt, ontkomt niet aan de neerwaartse trend. Enkel Breskens kan met betere aanvoercijfers uitpakken dan vijf jaar geleden, maar kan die winst niet in een hogere besomming vastleggen.

(1) Visserij in cijfers 2002, Dienst Landbouwkundig Onderzoek, LEI, Den Haag.

Besomming januari-september

	2003	1999	+/- %
Urk	71,6	93,2	-23,2
IJmuiden	32,1	37,1	-13,5
Harlingen	26,4	31,0	-14,8
Lauwersoog	18,5	25,9	-28,6
Den Helder	26,2	35,1	-25,4
Stellendam	22,0	24,7	-10,9
Vlissingen	21,3	22,1	-3,6
Scheveningen	10,7	15,0	-28,7
Den Oever	9,4	11,7	-19,7
Breskens	8,0	6,8	+17,6
Colijnsplaat	3,9	6,6	-40,9
TOTAAL	250,1	309,2	-19,1

Cijfers over Nederlandse kottervloot

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Aantal vaartuigen	437	416	407	399	402	401	393
Vaart. ouder dan 20 j.	230	222	218	212	196	207	207
Motorverm. x 1000 pk	467	443	434	425	428	416	393
Aantal opvarenden	2.037	1.923	1.858	1.825	1.831	1.775	1.746

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

Nederland krijgt scholquotum niet opgevist. En België?

EIND SEPTEMBER HAD de Nederlandse kottervloot nog maar 63 procent van het scholquotum in de Noordzee opgevist en daar maakt de sector zich zorgen over.

EIND VORIG JAAR is immers hard onderhandeld over de quota. Wanneer het jaar met een overschot afgesloten wordt betekent dat een verzwakte positie op de Europese ministerraad die deze maand doorgaat. Er zal dus een goede uitleg nodig zijn. Ondertussen klaagt de handel over een tekort aan schol. In het platviscentrum Urk werd in de eerste negen maanden 1,2 miljoen kg minder schol aangevoerd (-7,5%). Een mogelijke uitleg is dat veel kotters meer op tong hebben gevestigd, maar dat komt in de aanvoercijfers van Urk niet tot uiting. Vergelijken is wel moeilijk omdat beide quota jaar na jaar lager uitvallen.

Wellicht ligt de ware oorzaak bij het spaarzaam omgaan met zeedagen. Om zeedagen te sparen durven veel vaartuigen niet ver noordwaarts vissen, waardoor automatisch minder schol wordt aangevoerd. De Nederlandse vissersbonden beseffen wel dat ze er alle belang bij hebben dat zoveel mogelijk van het scholquotum wordt opgevist.

Voor tong ligt het probleem andersom. Daar rijst de vraag of het quotum volstaat om het jaar uit te vissen. Traditiegetrouw wordt de helft van het tongquotum in de laatste vier maanden van het jaar aangevoerd. Het tongquotum zou dan wel eens vroegtijdig kunnen uitgeput zijn.

Voor de Belgische vissers is de platvisaanvoer minder problematisch. De stand der vangsten liet halfweg november zien dat het scholquotum voor 71 procent en het tongquotum voor 83 procent (alle visgronden) werd opgevist. Vooral uit de Noordzee mag door

de Belgen nog heel wat schol aangevoerd worden. Tenminste als de platvis zich laat vangen, anders sluiten ook wij het jaar af met een onderbenut scholquotum. (gw)

2.000 kg slips in beslag genomen in Oostende

In de nacht van donderdag 6 op vrijdag 7 november werd te Oostende een lading van 2000 kg kleine tong in beslag genomen bij een controle van de aanvoerder door de Visserijinspectie. De partij slips bevond zich in de koelruimte, maar de aanvoerder was was niet identificeerbaar. De kisten stonden wel bij de uit Ierland geïmporteerde vis, maar waren zeker niet in Ierse visgronden gevestigd. Van de vier aanvoerders, waaronder een groot Zeebrugs vaartuig van een Nederlandse reder, die vis in de koelruimte plaatsten eiste niemand het eigendomsrecht van de tong op. De Visserijinspectie heeft de partij in beslag genomen en proces verbaal opgevoerd tegen onbekenden. De partij slips werd vrijdagmorgen geveild en bracht circa 8.750 euro (350.000 frank) op die in de consignatiekas van de staat terecht kwam.

MAN Rollo Belgium

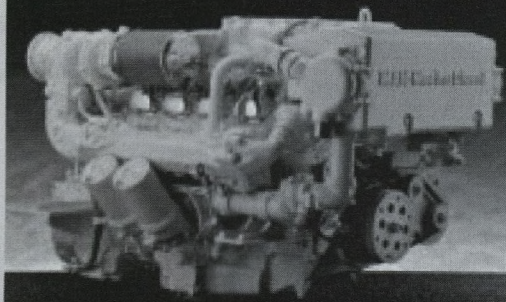
Graag stellen wij u de "Duitse" kwaliteitsmotor voor. Zowel als **voortstuwings-** of als **hulpmotor** bieden wij een volledig gamma aan tussen **minimaal 258 pk en maximaal 800 pk bij 1800 1/min.**

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



De citaten

'Politiek betekent een uitstreckende carrière, behalve als je betrappt wordt natuurlijk.'
(R. Half.)

'Laten we er geen doekjes om winden: een tweede pijler in de pensioenen (aanvullende sector- en bedrijfspensioenen) is toch gewoon een manier om de ongelijkheid te doen groeien. (...) Het is een eerste stap naar meer individueel verzekeren, en dus naar Amerikaanse toestanden. In de VS is 33 procent van de inwoners schromelijk onderverzekerd. Daartegenover staat de top twintig. Die heeft even goede, zelfs veel betere verzekeringen dan hier in Europa.'

Socioloog Mark Elchardus in DM, 20 oktober 2003.

'Gevreesd wordt dat binnen de spartelende "Groene" partij enkel nog hun eigen politieke perikelen op hun menu staan. En dit ziet er alles behalve appetijtelijk uit. Zal minister Sannen nog de kans krijgen om onze "Spartelende visserijsector te steunen".'

Luc Corbisier in de RC.

'(De Nederlandse landbouwminister) Veerman vindt dat de naleving van regels rondom motorvermogen en technische maatregelen (onder andere netvoorzieningen) door te grote delen van het visserijleven te wensen overlaat. Die gebrekkige naleving heeft niet alleen gevolgen voor het beheer, maar leidt bovendien tot een slecht imago van de Nederlandse visserij in Europa.'

Visserijnieuws, 21 november 03.

'Het wordt uitkijken wat de nieuwe lichten kamerleden brengt. Hoe dan ook, ze zullen niet ontsnappen aan de regel dat de macht ligt waar de compromissen worden gemaakt. En dat gebeurt niet in het parlement.'

Herman De Croo, in De Standaard

'Hoe ouder je wordt, hoe meer je leert dat maar een paar deugden erg belangrijk zijn: intelligentie, humor, zelfspot, ironie en moed. Vooral dat laatste is een zeldzame deugd. Ik heb in mijn leven in alle milieus veel geritsel van paraplu's gehoord.'

Piet Van Eeckhaut in De Standaard

'Grenzen worden terloops verlegd en gewinning verzoent ons met tv-programma's die we eerder met gemengde gevoelens of zelfs met regelrechte huiver bekeken.'

Paul Brill in De Volkskrant

'De krant is een cultuurproduct, gemaakt door mensen met een zeker cultureel niveau. Van gecultiveerde mensen zou je mogen verwachten dat ze gevrijwaard zijn van bloed en geweld. Letterlijk zowel als figuurlijk. Het tegendeel blijkt het geval, zoals de laatste weken is aangetoond. Ook in de krantenwereld woedt momenteel een strijd op leven en dood. Al werd die tot voor kort niet uitgevochten in het openbaar.'

Guido Lauwaert in De Tijd

'Je leven voor je land geven? Ik sterf nog liever.' (Gummbach)

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 kandidaat-lidstaten plechtig ondertekend in Athene. Sommige van de toekomstige lidstaten hebben ook een visserijsector. We belichten ze een voor een. Polen, Estland en Letland hebben we al gebracht. In dit nummer komt Litouwen aan de beurt.

Op de drempel van de EU-lidmaatschap (4)

Surimi aan het hoofd van de tafel

DE DEMOCRATISCH REPUBLIEK Litouwen (hoofdstad: Vilnius) is met een vrij homogene bevolking van 3,7 miljoen inwoners, waarvan tachtig procenten etnische Litouwers, de dichtstbevolkste van de drie Baltische mini-staatjes.

Litouwen is pas sinds 1993 volledig bevrijd van 'het Russische militaire juk'. De grens tussen Litouwen en Wit-Rusland is weldra de Europese en Belgische buitengrens langswaar vandaag de dag heel wat gestolen auto's verdwijnen. In dit kader ondertekende minister van Binnenlandse Zaken, Patrick Dewael, een paar weken geleden een samenwerkingsakkoord tussen de Belgische en Litouwse politiediensten om nauwer samen te werken in de strijd tegen de georganiseerde misdaad en valsmunterij.

Driemaal zo uitgestrekt als België beschikt Litouwen slechts over een kustlijn van 99 km. Dit verklaart misschien waarom de visaanvoer uit de Baltische Zee maar zeven procent vertegenwoordigt van de visserijsector.

Net als in Estland en Letland neemt de Litouwse visverwerkende industrie een belangrijke plaats in. Bijna zeventig procent van de productie is exportgericht. Een groot deel van deze export bestaat uit op grote schaal geproduceerde surimiprodukten.

De Litouwse vloot is daarentegen vrij bescheiden. De 300 kleine vaartuigen die in de Baltische Zee opereren brachten in 2001 slechts 11.000 ton vis bin-

nen, terwijl de 25 grote trawlers 140.000 ton aanvoeren. Ze halen hun vangsten uit de Barentssee, rond de Svalbard eilanden, het noordelijke en noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan (NAFO- en NOAVC-zones) en Mauretanië. De hele visserijvloot staat in voor de werkgelegenheid van bijna



Opmerkelijk is de uitzonderlijke grote productie van surimi, De eindproducten, met name krab- en vissticks, maken een derde uit van de totale productie van de Litouwse visverwerkende sector.

N.V. WILLEMS

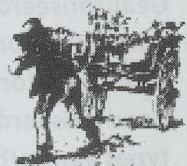
Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

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



2.500 mensen.

De doelsoorten in de Baltische Zee zijn o.a. kabeljauw, haring, sprot, bot en zalm. De grote trawlers moeten het hebben van roodbaars, makreel, horsmakreel, sardinella, garnalen en blauwe wijting.

Onvoldoende vangsten

Net als elders zijn ook de visbestanden in de Baltische Zee de afgelopen jaren sterk teruggelopen. Deze evolutie werd ook omgezet in lagere nationale vangstquota. Maar ondanks de afnemende vangstlimieten slagen de Litouwers er nog altijd niet in om hun aandeel volledig op te vissen. De vaartuigen in de Baltische Zee vangen maar zeventig procent van hun quotum sprot op en slechts zestig procent van de hen toegewezen haring. Enkel het kalbeljauw- en zalmquotum worden volledig opgehaald. De onderbenutting van de vangstrechten is toe te schrijven aan de lage rentabiliteit van bepaalde visserijtakken. Veel Litouwse vaartuigen zijn onvoldoende uitgerust voor de sprot- en haringvisserij op de Baltische Zee. De quota die niet door de Litouwse vloot worden opgevist komen via visserijovereenkomsten naar EU-lidstaten.

Surimiproducent

Het aantal visverwerkende bedrijven met productie in Litouwen is in drie jaar met veertig procent teruggelopen.

Ondanks deze achteruitgang is de totale productie van de sector sinds 1998 toch meer dan verdubbeld tot 67.000 ton in 2001. Opmerkelijk is de uitzonderlijke grote productie van surimi, een product dat doorgaans van witte vis zoals blauwe wijting, snoekbaars en Alaska-pollak wordt gemaakt. De eindproducten, met name krab- en vissticks, maken een derde uit van de totale productie van de Litouwse visverwerkende sector. Aangezien de aanvoer uit de aquacultuurbedrijven (slechts 2.000 ton) en de vangstsector niet voldoende vis kunnen aanleveren, is de visverwerkende industrie voor driekwart van haar grondstoffen aangewezen op import.

Van de 58 visverwerkende bedrijven bezitten slechts elf ondernemingen een vergunning om hun producten naar EU-lidstaten te exporteren. Een van de eerste bedrijven die een vergunning verwierf is toevallig ook de grootste surimiproducent ter wereld. Het privébedrijf Viciunai, opgericht in 1991 en als groep goed voor 1.800 werknemers, heeft niet alleen fabrieken in Litouwen, maar ook in Letland en in de Russische enclave Kaliningrad. De grootste afzetmarkt bevindt zich in Midden- en Oost-Europa, Rusland, Oekraïne en de landen van de EU. De Zetel van Viciunai Europe NV bevindt zich in Sint-Andries-Brugge.

BRON: Visserij in Eurpa, oktober 2003

Sannen bezoekt visserij

Op maandag 1 september, terwijl dit blad ter perse ging, bracht landbouwminister Ludo Sannen een bezoek aan de visserij. Om 5 uur 's morgens stond de Oostendse vismijn al op de agenda. Het ontbijt kreeg de ministeriële afvaardiging in het Departement Zeevisserij. In datzelfde gebouw ging vervolgens een vergadering door met het Vlaams Visserijcomité en het bezoek werd uiteindelijk afgerond in de vzw Horizon die grote inspanningen levert om de visserij bij de jeugd bekend te maken.

Zwaar arbeidsongeval

Visser Freddy Degraeve geraakte op dinsdag 11 november gekwetst aan boord van de Z 162 Van Dyck. Bij het buitenzetten van de visboel geraakte hij gekneld tussen de slee en de galg. Degraeve hield er gekneusde ribben en een bloeding in de lever aan over. Hij werd door een helikopter van boord gehaald, verzorgd in een Deens ziekenhuis en enkele dagen later gerepatrieerd.

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

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

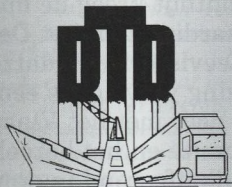
Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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

BVBA
LEKENS H.



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

Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. Publicatie houdt niet in dat HVB akkoord gaat met de inhoud. De redactie houdt zich het recht voor brieven in te korten. Anonieme brieven gaan meteen de prullenmand in.

PERSMEDEDELING

Vissers in actie
op 10 december

Er wordt sterk getwijfeld aan de doelstelling van het gemeenschappelijk Visserijbeleid van de Europese Commissie. Heeft deze als objectief het elimineren van de visserijgemeenschappen in plaats van de bescherming van de visbestanden? De laatste quota-voorstellen voor 2004 hebben veel weg van een blinde politiek die het ergste laat vermoeden. Waarom zeggen de vissers dit? Het wetenschappelijk advies bevestigt de vaststellingen door de vissers dat een snel herstel

van het kabeljauwbestand reeds begonnen is in de Ierse Zee en de Noordzee als gevolg van eerder genomen maatregelen. Ook de erg kleine bijvangsten in geval van visserij op langoustines, visserij op schelvis en gemengde visserij verantwoordt op geen enkele wijze de extreme en vernietigende voorstellen van de Europese Commissie. Het uitzonderlijke voorzorgsprincipe dat nu 4 jaar gehanteerd wordt kan op geen enkele wijze worden uitgebreid naar visbestanden waarover geen enkel wetenschappelijk advies beschikbaar is. Dit is een onaanvaardbaar precedent.

De vissers eisen de drooglegging van de waterval van maatregelen! Ze worden stilaan gek van stress en zijn het beu om massaal vis weg te gooien als gevolg van zinloze maatregelen. Deze evaluatieperiode is onontbeerlijk en noodzakelijk om de sector terug economisch leefbaar te maken. Vooral jonge bedrijven kreunen onder de beperking van het aantal visdagen, een maatregel die chaotisch werd ingevoerd en chaotisch wordt toegepast. De visserijsector is vragende partij om eerlijke en

CREVITS

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

Zeebruggelaan 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

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

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



oprechte onderhandelingen te voeren, doch niet met de rug tegen de muur.

Van hun kant willen de Europese vissers zich engageren tot een nauwere samenwerking met de wetenschappers door de terbeschikkingstelling van gegevens die kunnen helpen bijdragen tot betrouwbaarder visserijonderzoek. Tevens zijn zij bereid hun ervaring en kennis omtrent vangsttechnieken aan te wenden in het kader van de ontwikkeling van selectief vistuig teneinde een duurzame bescherming van de visbestanden te bevorderen. Teneinde hun houding en standpunten te onderstrepen doet EFAG aan alle vissers in Europa een oproep om op 10 december 2003 massaal deel te nemen aan de Europese Actiedag. Zij roepen alle vissers op om hun respectievelijke organisaties te contacteren teneinde de afspraken op te volgen.

European Fisheries Action Group (EFAG), Archimedesstraat 7, 8400 Oostende. Tel. ++32 475 728 780. mclaes.transcom@acv-csc.be

OOSTENDE

Maritieme verkeersleiding palmt verdiepingen in

Nieuwe bestemming en verbouwing bestuursgebouw vismijn

HET BESTUURSGEBOUW VAN de Oostendse vismijn is overgedragen aan het AG Haven Oostende. De stad Oostende, eigenaar van het bijna zeventig jaar oude gebouw, sluit hiervoor een erfpachtvereenkomst af met het havenbedrijf. Daarbij is vastgelegd dat het AG Vismijn Oostende over kantoorruimte op de benedenverdieping kan beschikken. De exploitatie van de Kantine blijft behouden. De bovenverdieping wordt verhuurd aan de Afdeling Scheepvaartbegeleiding van het AWZ die de maritieme verkeersleiding in de haven van Oostende moet verzekeren.

Voor het zover is ondergaat het gebouw eerst ingrijpende aanpassingswerken die in februari starten. Het uitzicht van het gebouw zal nauwelijks wijzigingen ondergaan. Wel wordt de dakverdieping uitgebreid met een glazen bovenbouw met uitkijk op de haven en de havengeul. De bovenbouw omvat de controlekamer voor de maritieme verkeersleiding en een vergaderzaal. Bij calamiteiten op zee en het uitroepen van het ram-

penplan moet deze ruimte beschikbaar zijn als crisiscentrum van het *Maritime Rescue and Coördination Center* (MRCC) van het Vlaams Gewest.

Op de eerste verdieping krijgt de administratie van de afdeling scheepvaartbegeleiding van het AWZ een onderkomen. Het art-déco-interieur wordt gerespecteerd. Dat valt ook af te leiden uit de keuze van de architect. Bouwheer AG Haven Oostende trok architect Ro Berteloot uit Gent aan, een specialist met een stevige reputatie in renovatie van historische gebouwen.

Vanuit de controlezaal zal in de toekomst de sluis van de vissershaven en de Demeybrug onder cameracontrole vanop afstand worden bediend. Heel wat nutsvoorzieningen zijn aan vernieuwing toe. De elektrische bedrading en de verwarming zijn aan vervanging toe en toekomstige gebruikers van het gebouw zullen kunnen genieten van aircó. Voor de bereikbaarheid van de verdiepingen komt in de inkomhal een

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchtransport



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

YOUR GATEWAY TO EUROPE

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

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

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

e-mail : info@vismijnoostende.be

website : www.ova.be

Permanentie info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

lift. Een gedeelte van de kelderruimte is voorbehouden voor het opslaan van archieven. De precieze kostprijs van de verbouwingen en herinrichting wordt geraamd op 1,25 en 1,73 miljoen euro (50-70 miljoen frank). De uitvoering zal volgens de uitgeschreven beperkte aanbesteding 150 kalenderdagen vergen. Dat betekent dat de werken vermoedelijk in september volgend jaar achter de rug moeten zijn. Ondertussen zal het personeel van AG Vismijn Oostende gedurende enkele maanden moeten werken in kantoorcontainers.

Oorlog overleefd

De oprichting van een bestuursgebouw voor de Oostendse vismijn was opgenomen in het plan voor de nieuwe vissershaven dat in het begin van de vorige eeuw groen licht kreeg. In 1906 werd een commissie samengesteld die de uitbouw van een nieuwe vissershaven en vismijn op de Oosteroever moest begeleiden. De commissie stond onder voorzitterschap van toenmalig schepen De Cock. Stadingenieur-architect Auguste Verraert en vismijndirecteur Valschaerts maakten er eveneens deel van uit. De plannen waren klaar in 1912, maar een wereldoorlog stond de uitvoering in de weg.

De werken werden in 1922 gestart maar de inhuldiging gebeurde pas op 14 september 1934. De lokalen van het nieuwe bestuursgebouw, een ontwerp van



Het bestuursgebouw van de vismijn wordt gerenoveerd en krijgt een glazen bovenbouw voor de maritieme verkeersleiding. (foto gw)

de Gentse architect Minnaar, werden toegewezen aan de diensten van de haven, de douane en de Waterschout. Ook de Gemeenschappelijke Kas der Zeevisserij, de boekerij voor de vissers, bankagentschappen en een kantine vonden er een onderkomen.

Op het einde van de tweede wereldoorlog, september 1944, brachten de Duitsers belangrijke schade toe aan de haveninstallaties. De vismijn werd

onherstelbaar toetgetakeld, kaaimuren in de vissershaven werden opgeblazen, de sluisdeuren en de slipsways buiten gebruik gesteld en ook de vismijn grotendeels vernield. Het bestuursgebouw, dat merkwaardig genoeg gespaard bleef, zal voor het eerste een transformatie ondergaan. (gw)

TE KOOP

Sportvissersvaartuig.
Lengte 9,5 m; breedte
2,90 m; diepte: 0,6 meter.
Motor Mercedes 85 pk.
(Pas vernieuwd)
Tel.: 0494 80 12 49.



TE KOOP

Sportvissersboot. Lengte: 950
m; br.: 3 m. Motor DAF 175 pk.
Perfecte staat met radar, diep-
temeter, radio, 2 netten van
4,60 meter. Visklaar.
Prijs: 14.850 euro.
tel.: 059 / 23 45 51.

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.**

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

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

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 scherfijsinstallaties
- Bilgewaterreinigers
- R.O.-installaties
- Zeewaterpompen
- Verdampers

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

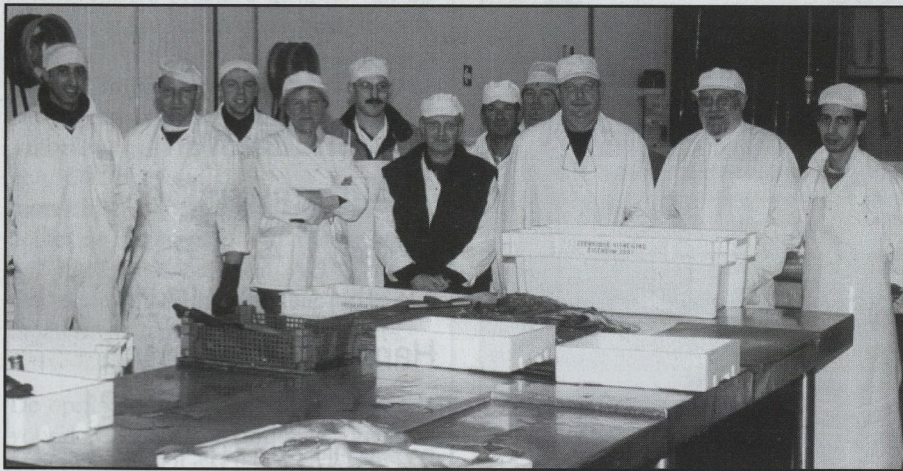
VAN VOORDEN

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

Gourmet Seafood uit Zeebrugge hofleverancier



Zaakvoerder Philip Dehondt omringd door een tiental personeelsleden.

Het visverwerkende bedrijf Gourmet Seafood BVBA uit de Ierse Zeestraat in Zeebrugge en met verkooppunt op de vroegmarkt in Brussel is een van de vijf nieuwe handelsondernemingen die zich hofleverancier mag noemen. De zaakvoerder, ex-Oostendenaar Philip Dehondt, heeft bij verschillende visbedrijven gewerkt (Morubel in Oostende, Desutter en DB Fish in Zeebrugge) om in 1997 op eigen benen te staan. Hij startte zijn visverwerkingsbedrijf en -handel in een bestaand visatelier in het Zeebrugge Fish Centre. Het bedrijf draait op verse vis, garnalen en schaal- en schelpdieren die zowel in de vlakbij gelegen Zeebrugse Visafslag als in het buitenland aangekocht worden en onder eigen merknaam op de markt komen. De 25 medewerkers in Zeebrugge, voor het merendeel fileerders, zorgen voor de bestellingen aan de horeca en de leveringen aan de supermarkten. In het distributiecentrum in Brussel werken 9 men-

sen. Het bedrijf beschikt over een wagenpark van negen voertuigen. Gourmet Seafood draait een jaaromzet van negen miljoen euro.

Pas na vijf jaar leveringen aan het koninklijk hof kan het brevet van Hofleverancier worden aangevraagd. Het wordt toegekend voor een jaar en automatisch verlengd zolang het bedrijf aan de voorwaarden voldoet.

Hoofdkwartier Pieters naar Noorwegen

Fjord Seafood, voor honderd procent eigenaar van de Pieters Groep, heeft beslist om de hoofdzetel groep over te hevelen naar Oslo. Het dagblad De Tijd vernam dat binnen de nieuwe structuur geen plaats meer is voor de 42-jarige topman Frank Tierenteyn. De kans is reëel dat de naam Pieters Visbedrijf verdwijnt.

Blankenbergenaar Frank Tierenteyn nam in april 1997 de operationele leiding over toen Gilbert Pieters een stap terugzette. Tierenteyn leidde De Pieters Groep tot op heden als een autonome divisie. Binnen de nieuwe structuur wordt de Pieters Groep volledig geïntegreerd in de structuur van het verlieslatende Noorse moederbedrijf. Pieters is de enige winstgevende divisie van het Noorse concern. De herstructurering had het ontslag van Tierenteyn tot gevolg. Bij de andere kaderleden is de toekomst van financieel directeur Bart Caura onduidelijk. Productiemanager Jo Dekyzer en directeur sales en marketing Geert Vermeersch, ook al jaren lid van het executive management comité, behouden de leiding van hun departement.

Fjord Seafood, opgericht in 1996, is in enkel jaren tijd dankzij het opkopen van kleine zalmkwekerijen uitgegroeid tot een beursgenoteerde onderneming en een van 's wereld grootste zalmproducenten met meer dan vijftig kwekerijen.

Het eerstvolgende HVB is het eerste van 2004 en ligt in uw brievenbus op **31 december**



ACLVB

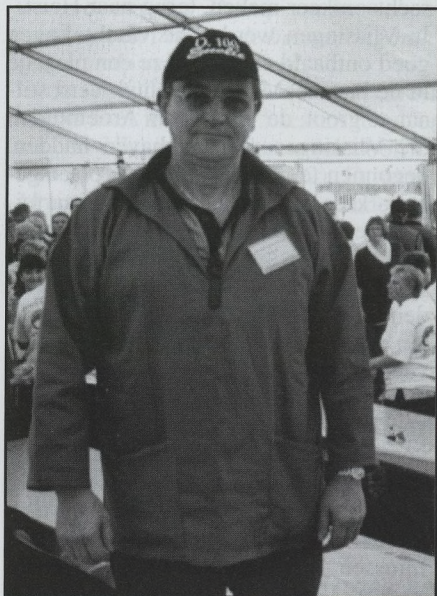
Knokke
Gemeenteplein 35-37
Tel: 050 632602
Heist
H. Lybaertstraat 1
Tel: 050 511966

DE LIBERALE VAKBOND

WIJ MAKEN ER WERK VAN

TIJDINGEN
Oostendenaar, vraag ernaar bij uw dagblachandelaar

Eddy Eerebout stapt uit Rederscentrale



Reder Eddy Eerebout, mede-eigenaar van de O.100 Emilie en jarenlang vertegenwoordiger van de kleine kustvisserij in de raad van bestuur, heeft zijn bestuursmandaat bij de Rederscentrale neergelegd. De RC stimuleerde, buiten medeweten van Eerebout, een aantal reders om bij de Raad van State de verbreking te vragen van het KB over de exclusieve driemijlszone voor kustvaartuigen tot maximum 24 meter, 221 kW en 70 brutoton. Eerebout oordeelt dat hij daar als vertegenwoordiger van de kustvissers niet kan achter staan. Bovendien vindt hij dat hij onvoldoende op de hoogte werd gehouden van de gang van zaken.

Als vzw kan de RC niet zelf naar de Raad van State stappen, maar drie eigenaars van eurokotters die buiten de 70bt-regeling vallen hebben de stap gezet. Zij eisen dat de zone toegankelijk is voor vaartuigen tot 100 brutoton. Eerebout vindt het ergerlijk dat de RC zich heeft geëngageerd om de dure procedure te bekostigen zonder dat hij als lid van de raad van bestuur weet had van deze beslissing. (gw)

Colloquium over visserij in Walraversijde



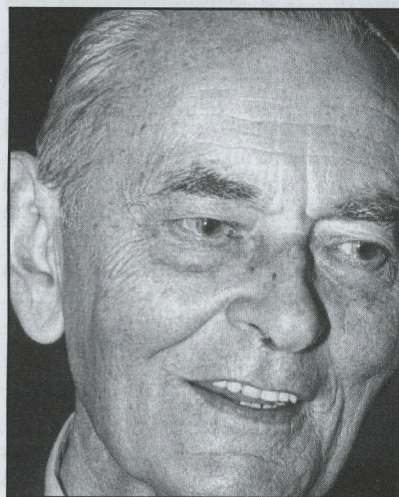
Het colloquium werd voorgezeten door gouverneur Paul Breyne (midden). In panel dr. Jan Mees (VLIZ), IAP-directeur Dirk Callebaut, prof. dr. Frans Verhaegh (VUB), dr. Marnix Pieters (IAP).

Meer dan honderd historici, geologen, fluviale specialisten en andere kwamen bijeen voor een driedaags colloquium over visserij, handel en piraterij in de 15de en 16de eeuw. De organisatie was een initiatief van de provincie West-Vlaanderen, de Vrije Universiteit Brussel, het VLIZ, en het Instituut voor het Archeologisch Patrimonium (IAP). Het IAP verricht al meer dan tien jaar onderzoek naar het verzwolgen middel-

eeuwse vissersdorp Walraversijde. De site geniet veel internationale belangstelling. Het was dan ook niet toevallig dat ook Nederlandse, Britse, Franse, Finse en Deense specialisten er aanwezig waren of er een referaat hielden die nieuwe inzichten brachten over de socio-economische situaties van de levenswijze in middeleeuwse vissersnederzettingen

Nieuwe samenstelling Onderzoeksraad voor de Zeevaart

De samenstelling van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart in Oostende heeft een aantal wijzigingen ondergaan. Antwerpenaar Hugo Donckers (77), ondervoorzitter sinds 1982 en waarnemend voorzitter, werd nu officieel tot voorzitter benoemd in opvolging van de heer Guffens die in mei vorig jaar overleed. De in maritieme zaken ervaren Antwerpse dr. juris Antoon Verstreken (71) is voortaan ondervoorzitter. Met de aanstelling van Kristof Schockaert, een 26-jarige licentiaat rechten uit Lebbeke en werkzaam op het Directoriaat Maritiem Vervoer in Brussel, als adjunct-rijkscommissaris komt nog een nieuw gezicht in de raad. Zijn superieur Ronald Carly blijft zetelen als rijkscommissaris.



Hugo Donckers officieel voorzitter (foto gw)

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

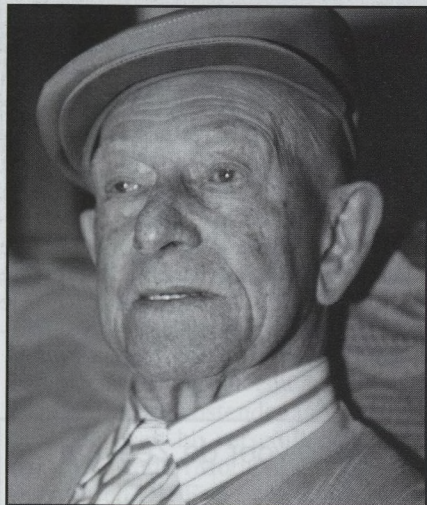
reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakelichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Leon - Klodde - Vantorre een stamboom vol vissers

In 'Heyst aan Zee', want zo hoort Leon Vantorre zijn gemeente nog altijd heel graag vermelden, kregen wij een vinnige oud visser aan de praat over zijn loopbaan. Niettegenstaande hij 93 jaar is, heeft zijn geheugen hem nog niet verlaten en weet hij voorvallen uit de Eerste en de Tweede Wereldoorlog goed te onderscheiden. Voor ons was het een reden om bij die eerst een beetje langer stil te staan. En HVB voegt weer een stukje toe aan de puzzel van ons visserijverleden.



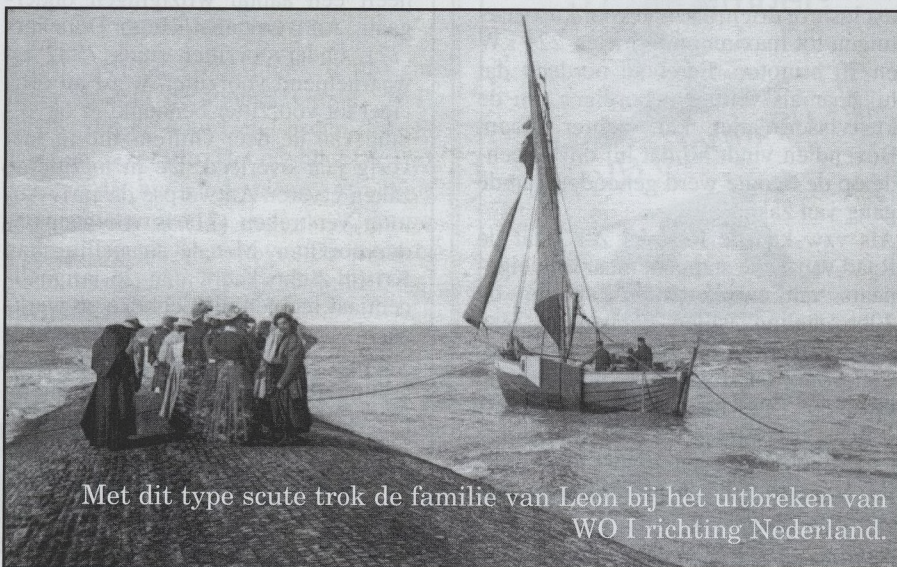
LEON WERD OP 7 september 1910 in Heist geboren en kreeg zijn plaats in de stamboom van de "Kloddes". De *lapnamen* blijven trouwens het enige middel om de familiestruiken uit elkaar te houden. Zijn ouders Jan Vantorre en Euphrasie Dewaele woonden in één van de drie kleine huisjes in een smal straatje ('garre') op het klein marktje. Leon had drie zusters, Marie, Yvonne en Lia. Zijn eerste levensjaren waren kommerloos, maar de oorlogswolken deden ook in Heist het leven kantelen.

Gesloten grenzen

In november 1914 is het zover, Leons vader moet soldaat worden. Deze kan zijn ouders ertoe overhalen te vluchten naar Nederland dat zijn neutraliteit wil behouden en de kleine Leon moet mee. Er wordt een familieplan gemaakt: oom Achiel, Leopold Vantorre en Guillaume

Bernaert zullen met het vaartuig H.47 "Joseph-Josphine" naar Breskens varen. Voor Leon, grootvader Pieter, grootmoeder Nathalie, tante Bertha en oom Gerard zal de vlucht per paard en kar gaan. In Breskens hebben ze afspraak aan boord van de H.47 en samen varen ze dan richting Vlissingen. Euphrasie, de moeder van Leon, h'r vader en tante Marie zijn niet meegevlucht voor een in die tijd wel belangrijke reden. De familie had thuis ook wat dieren, waaronder een varken dat kon geslacht worden en dat daarom niet achtergelaten kon worden. Moeder zou het dus eerst laten slachten, en daarna met de voorraad vlees naar Nederland komen. Maar het liep mis, twee dagen na het vertrek van de grootouders werd de grens in Sluis gesloten. Moeder

Euphrasie en tante Marie moesten rechtsomkeer maken, terug naar Heist. In Vlissingen werden de vluchtelingen goed onthaald en kregen ze een plaatsje in de haven. Maar het aantal werd stilaan te groot, de vissers van Arnemuiden die Vlissingen als thuishaven hadden, begonnen te morren omdat ze plaatsgebrek kregen. De vluchtelingenvaartuigen werden dan door een sleepboot naar Middelburg verplaatst, maar ook daar veroorzaakten ze overlast. In 1915 werden weer een aantal Vlaamse vissersboten via het kanaal en de Oosterschelde verslept tot in Zierikzee (Schouwen-duivelland). Bijna alle Vlaamse vaartuigen lagen in Brouwershaven, zodat de voorhaven probleemloos kon functioneren. De familie Vantorre is aan boord gebleven waar ze de ongemakken trotseerden om samen te kunnen blijven. Intussen waren ook de hulpactiviteiten gestart. Voor de vluchtelingen werden er houten woningen getimmerd, maar ook in particuliere woningen en pakhuisen werd een onderkomen gemaakt. De Vlamingen die daar terug ter visserij voeren werden door de bevolking van Zierikzee zeer gewaardeerd. Leon: *'Om ze in de ogen van de oorlogsvoerende partijen legaal te maken, kregen de Vlaamse vaartuigen een nummer met*



Met dit type scute trok de familie van Leon bij het uitbreken van WO I richting Nederland.

SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

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

E-mail: info@shipyard-lowyck.com

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

kenteken van Zierikzee. Anders kon het slecht aflopen. Zo herinner ik me dat de H.11, die vanuit Zierikzee aan het vissen was, door een Duitse onderzeeboot werd opgebracht en de bemanning naar Duitsland verbannen werd.'

In de schoollokalen van de Wevershoek begon men in mei 1915 lessen te geven aan de Vlaamse kinderen (zie ook de foto in dit blad op pagina 2). Er waren 41 jongens en 75 meisjes. Het onderwijs was in handen van Mevrouw De Ridder en de heren E. Puissant, E. Van Autenboer en J. Hogerheide. Voor het godsdienstondericht kwam er een pater.

Terug naar België

11 november 1918, einde van de oorlog. De vluchtelingen waren wat blij om terug naar huis te trekken, maar tegelijk had men schrik: wat is er daar thuis inmiddels allemaal gebeurd en in welke staat zullen wij daar alles terug vinden? Maar de terugkeer was in elk geval een topevenement, waar de Heistenaars zelfs een lied rond gemaakt hadden:

Vissers, wie gaat er mee?

Wij gaan vertrekken uit Zierikzee.

Ginder aan de overkant, ligt ons dierbaar Vaderland.

Vissers, wie gaat er mee.

Leon: 'De scute H.47 is dan terug naar Zeebrugge gevaren. Het afscheid in Zierikzee was vreugdevol en weemoedig tegelijk. Men liet er vrienden achter. In Breskens ben ik samen met de vrouwen van boord gegaan en te voet naar Heist gekomen.'

In Heist was de gemeenteschool de volgende halte voor de jonge Leon. In 1904 was men er op zaterdagmiddag en zondagmorgen ook begonnen met een vissersschool. Initiatiefnemers waren gewezen visser Frans (Frings) Vantorre, onderpastoor Delacauw en schoolhoofd De Vliegheer, later kwam daar ook nog Pieter Vantorre bij, de broer van Frans.

In 1922 laat men op de scheepswerf van Haerincks (in de toenmalige Nieuwstraat, nu de Guido Gezellestraat in Heist) een nieuwe H.47 bouwen met een industriemotor van 35Hp (26kW). 'Een vaartuig dat toen te water werd gelaten was voor Heist en verre omgeving een spectaculaire gebeurtenis en een feest

want het was niet eenvoudig,' zegt Leon. 'Met paarden trok men het vaartuig over goed gesmeerde rollen en planken, die telkens moesten verlegd worden. Er kwam ook meetwerk bij te pas, want men moest door de Pannestraat en Kursaalstraat, om dan mits een beetje geluk niet voor de slagbomen van de trein te staan die nog op de boulevard reed. Men trok het vaartuig dan zover mogelijk op het strand bij laag water, zodat het opkomend tij het vaartuig vlot maakte. Deze hele operatie duurde een ganse dag en was voor de bevolking een feest.'

De revolutie van de ontploffingsmotor

Op 4 september 1924 wordt Leon veertien en het monsterboekje krijgt een plaats in zijn leven. 'Moeder had niet graag dat ik visser werd. Ze had me liever timmerman zien worden, maar het werd de zee en het harde leven van een visser. Ik monsterde aan op de garnaalvanger H.47 bij mijn ooms Achiel en Gerard Vantorre. Het is dan nog altijd met de zeilen varen, eb, vloed en de wind spelen nog altijd een hoofdrol. Maar in 1926 wordt een motor geplaatst.' Leon was getuige van de grote evolutie in de zeevisserij. Het was vissen voor Knokke en Cadzand, of anders voor Blankenberge en Wenduine, maar: 'De zeilen werden vervangen door motorkracht, wat een verbetering!'

In 1928 stapt Leon over op de Z.40 "Henri" (Deutz 25Hp/18,5kW) van Raphaël Huysseune. Hier komt Leon onder leiding te staan van Theodoor (Banana) Neyts: 'Een fenomenale man uit de visserij'. Maar de H.47 blijft Leon aantrekken want een jaar later vinden we hem daar terug aan boord. Z'n schoonbroer, August Vandierendonck, die een schippersbrevet heeft, kan zijn vader overtuigen om een vaartuig te kopen. Na lang wikken en wegen en na veel bezoeken aan scheepswerven, waar men lange wachtlijsten heeft, kan men de Z.28 kopen van Frans (Frans Van Pier Teels) De Vooght. Het is 1931 als in het monsterboekje het nummer Z.28 geschreven wordt: "De twee gebroeders"



De kleine Leon Vantorre tussen zijn grootouders ten tijde van de vlucht naar Zierikzee.

met een Deutzmotor van 50Hp(37kW). Leon wordt motorist. Verder is ook nog Jozef De Waele aan boord.

Tweede Wereldoorlog

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd Leon voor de keuze gesteld: met vrienden naar Engeland vluchten of in Heist blijven. De herinnering aan de vlucht in de Eerste Wereldoorlog en de scheiding die er toen in de familie geweest is, waren factoren die tot nadenken stemden. 'We besloten niet te vluchten, we zouden wel zien wat het allemaal brengen zou.' In juni 1941 krijgt het vaartuig een ander nummer. De Z.28 wordt Z.41 en later de Z.426. Schoonbroer August is nog altijd de schipper, nonkel Joseph is de matroos en Leon de motorist. Het werd de periode van de wonderbare visvangsten op visgronden van Nieuwpoort tot Duinkerken.

'Bij een aanval door een vliegtuig werd het vaartuig in de haven door "schrappels" lek gemaakt en ging gedeeltelijk onder. Het was Frans Serie die ons ervan verwittigde. Na veertien dagen kon het vaartuig drooggezet worden, er wer-

N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27. Costende - Bruggelaan 12. Bredene

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



In 1922 laat men op de scheepswerf van Haerincks (in de toenmalige Nieuwstraat, nu de Guido Gezellestraat in Heist) een nieuwe H.47 bouwen met een industriemotor van 35Hp (26kW).

van Leon wordt dan ook door 'trouw' geregeerd. Trouw ook aan zijn vaartuigen, want het monsterboekje oogt na de oorlog bijzonder monotoon. De krukas van de motor op de Z.426 breekt en Leon monstert aan voor één

reis op de Z.404 "Laura-Camiel-Anna" van Leon Meyers. Na een korte periode van zes maanden op de Z.426, gaat hij over op de Z.479 "Carlo II" (Industriemotor 65pK/48kW) van Frans Paye. In maart 1965 komt de Z.438 "Kompas"

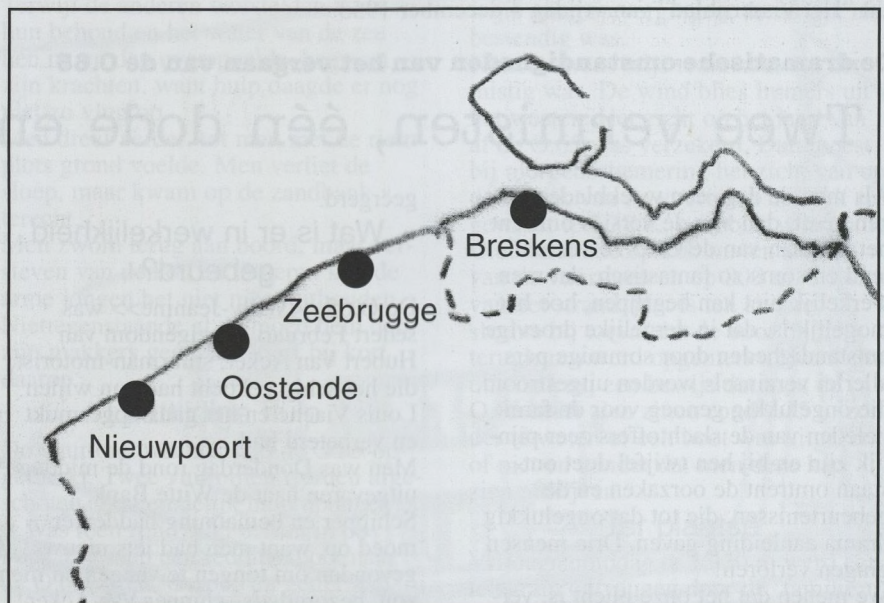
van Huysseune in zijn monsterboekje. Hij wordt 58 jaar, heeft een mooie vissersloopbaan, vindt dat het goed geweest is en vraagt om in de rij voor het stempelokaal te staan. Na veertien dagen krijgt hij de opdracht te gaan werken in de visrokerij te Westkapelle. Daar vertelt hij de baas, dat hij ziek is, maar die schrijft op zijn papier dat hij werk geweigerd heeft en Leon trekt daardoor geen stempelgeld. Enige tijd later krijgt hij opdracht om bij een tapijtlegger te gaan werken in Knokke, maar die stuurt hem terug naar af waardoor Leon weer nieuwe moeilijkheden met de RVA krijgt. Na maanden rondlopen doorheen de verschillende administraties vindt men dat hij op pensioen mag gaan. Bij Leon vonden wij niet alleen nog een heldere geest en een man die graag vertelt over de visserij en zijn mensen, maar ook foto's en herinneringen uit de tijd van toen die heel zeker een verrijking zijn voor onze kennis van de visserijgeschiedenis.

Interview Juul De Vocht

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

KAAI 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

HET GEBEURDE

50

JAAR GELEDEN

Redactie: Guido Walters

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

SITUERING

Op zoek naar schuldigen

Volgens "Het Visserijblad" van 11 december 1953 zijn in ongeveer anderhalf jaar tijd zeven vissersvaartuigen (er worden er negen opgesomd) verloren gegaan door menselijke fouten. Het waren: O.225 Guido Gezelle, vergaan 18.3.51; O.74 Yvonne, vergaan op 18.2.52; Z.511 Navis Maria, vergaan op 14.11.52; O.310 Robert Verschelde, vergaan op 30.12.52; O.527 Leopold Nera, vergaan 31.1.53 (vijf opvarende omgekomen); Z.429 Gustaaf, vergaan op 24.7.53; O.229 Gabriëlle, vergaan op 12.9.53; O.238 Hoop op Zegen, vergaan op 21.10.53; O.78 Aline, vergaan op 6.11.53. "Al deze vaartuigen vergingen niet tengevolge van de storm, maar tengevolge van navigatiefouten van een der leden van de bemanning" lezen we in het blad naar aanleiding van de ramp met de O.65 Willy Jeanine (hout, 180 pk, 73 bt) die op 27 november 1953 verloren ging na stranding nabij het lichtschip Texel. Die bewering is niet volledig correct. Als we er het oordeel van de onderzoeksraad uit "75 jaar Onderzoeksraad voor de zeevaart" bijhalen vinden we dat alvast de Z.527 bij storm verloren ging. Naast deze specifieke ongelukken zijn er gedurende deze periode ook

schepen gezonken en slachtoffers gevallen in andere omstandigheden. (o.a. Z.413).

Als oorzaak wordt gewezen op de gebrekkige opleiding, de rivaliteit tussen de visserijscholen en het examensysteem. Enkele citaten uit de tekst van toen:

"Zij die hen onderwijzen en naar het examen sturen, zijn niet altijd vrij te pleiten van onbekwaamheid of gebrek aan praktische kennis omtrent het vak en zijn gevaren omdat ze veelal zelf nooit gevaren hebben."

"Thans is er veel te veel een wedstrijd naar diploma's en worden door sommigen allerlei faire en onfaire middelen gebruikt om hun leerlingen erdoor te krijgen."

"Sommige professoren schamen zich zelf niet als leden van de jury om wetens en willens kandidaten te bevoor- of te benadelen naar gelang hij van deze of gene school is. In de jury zetelden zelfs mensen die zelf geen diploma hebben."

"Het gaat bijvoorbeeld niet op dat zij die les geven, deel uitmaken van de jury en in de mondelinge examens afzonderlijk ondervragen."

Uit "Het Visserijblad" van vrijdag 4 december 1953

De dramatische omstandigheden van het vergaan van de O.65

Twee vermisten, één dode en drie geredden

Als men de dag- en weekbladen gelezen heeft, dan zijn de versies omtrent het vergaan van de O.65 zo verschillend en soms zo fantastisch, dat men werkelijk niet kan begrijpen, hoe het mogelijk is, dat in dergelijke droevige omstandigheden door sommige pers allerlei verzinsels worden uitgestrooid, die ongelukkig genoeg voor de familieleden van de slachtoffers zeer pijnlijk zijn en bij hen twijfel doet ontstaan omtrent de oorzaken en de gebeurtenissen, die tot dat ongelukkig drama aanleiding gaven. Drie mensen gingen verloren!

We menen dat het onze plicht is, verschillende feiten terecht te wijzen omdat dient aanvaard dat, wat zowel in de Nederlandse als Belgische pers verscheen, niet het verslag van ooggetuigen is geweest en dat in sommige gevallen, zoals dat van een lokaal blad en Het Laatste Nieuws, de redacteur in kwestie, woorden in de mond heeft gelegd van geredden, die hem zelfs nooit gesproken of gezien hebben. Dergelijke mentaliteit is betreurenswaardig omdat niets deze houding wettigt en integendeel de feiten nog meer heeft vertroebeld en de families van hen, die niet terugkwamen, heeft

geërgerd.

Wat is er in werkelijkheid gebeurd?

De O.65 <<Willy-Jeanine>> was sedert Februari het eigendom van Hubert Van Acker, stuurman-motorist, die het schip gekocht had van wijlen Louis Viaene en het gans opgesmukt en verbeterd had.

Men was Donderdag rond de middag uitgevaren naar de Witte Bank. Schipper en bemanning hadden er moed op, want men had iets nieuws gevonden om tongen te vangen en men zou, bezorgd als schipper Van Acker altijd was, een goede en kwaliteitsvangst terugbrengen.

Om de beurt had men de wacht gestaan met twee man en was te 4.40 u. Vrijdagmorgen, dat stuurman Legein de wacht had overgebracht aan Bruyneel om wat te rusten.

Kapitein Van Acker stond gewoonlijk de wacht met matroos Brackx. Ook werd de te volgen koers steeds op het bord geschreven, zodat de matrozen wisten welke weg ze hoefden te volgen.

Te 6.45 u. 's morgens had Bruyneel de wacht overgegeven aan matroos

Brackx met als opdracht: koers volgen N.E. 1/2N.

Men kon 2 à 3 mijl ver zien en motorist Acein had rond 6 u. 's morgens nog eens de motor gesmeerd en nagezien of alles behoorlijk draaide.

Naar dek gaande, rond 7.20 u., dus 10 minuten voor men vastliep, bemerkte hij dat het zicht tamelijk goed was en dat men aan stuurboord een vuur kon zien slaan, waardoor kon vastgesteld worden dat men nabij de kust vaarde. Hij ging terug naar het logiest om goeden dag aan de familie te wensen, maar zag almeteens, dat het water schuimde, wat de aanwezigheid van een zandbank verried.

Hij stak zijn hoofd buiten het logiest en vroeg aan matroos Brackx die stuurde, waar ze waren, waarop deze antwoordde: <<Ik weet niet waar we zijn>>. Matroos Brackx had weliswaar aan stuurboord een licht zien staan, maar kende het niet. Hij dacht dat het een lichtschip was. Hij zag het in E.t.N. van hem.

Vastgelopen en ongelukkige poging

Ondertussen voelde men plots schok-

REDACTIE en VERKEER
 Vladietivlaan, 22, Oostende
 Tel. 72.523 — P.C.R. : 41.89.87

PRIJS : 3 Frank

Verantw. Drukker: H. HEEFER
 Sluane BOLLANNE
 Vladietivlaan, 22, Oostende

ABONNEMENT : 1 JAAR
 BENVENLAND : 100 Fr.
 Zes maanden : 75 Fr.
 Drie maanden : 40 Fr.
 Holland (1 jaar) : 12 Gulden
 BUITENLAND (1 jaar) : 200 Fr.

Kosteloos bijvoegsel nr 17

Net

VISSERIJBLAD

Hernieuwde aanvoer van Duitse haring leidt tot grootscheepse tegenactie

Alle haringsvissers deden haven van Oostende aan 150 reders en vissers naar Brussel
 Lakse houding van het Oostends Stadsbestuur
 Boycotmaatregelen treden in voege

ken, die de bemanning deed ontwaken. Motorist Fernand Ackein liep naar de schipper om hem te melden, dat ze vast liepen. Schipper en motorist liepen naar boven, keken rond van waar en hoe het vuur werkte. Schipper Van Acker draaide het roer hard naar bakboord over maar ... te laat. Niets kon meer helpen. In een laatste wanhopige inspanning sloeg de schipper nog krachtig achteruit, hopend vrij te komen, maar met het ongelukkig gevolg, dat de O.65 op de zandbank stuitte en het achterschip lek sloeg.

Het drama

Het water stroomde naar binnen, want de zee was nogal woelig en aan redding viel niet meer te denken. Dan maar bevel gegeven om de boot over boord te zetten en de reddings gordels aan te trekken. Matroos Bruyneel wist die in de bank van het logiest nog te bereiken en uit te halen, terwijl het water reeds halverwege stond. Ondertussen werd de boot met veel moeite los gemaakt en de reddingsgordels aangetrokken. Het vaartuig begon slagzij te geven en helde meer en meer naar over. Een geweldige zee, sloeg de boot van dek over boord, machinist Fernand Ackein en matroos Brackx meesleurend, die er zich krampachtig aan vastklampten en er tenslotte konden in kruipen. De boot liep vol water, eensdeels door het feit, dat men vergeten had de tap er in te steken, anderzijds door de golven welke er over sloegen. De boot lag echter nog vast aan het schip bij middel van een lijn, welke doorgesneden werd omdat men dacht dat deze naar de boeg van het schip zou drijven. Daardoor vermeed men dat de boot zou stuk slaan en hoopte men met behulp van de riemen dichtbij te kunnen komen, vermits scheepsjongen Vanhaverbeke, stuurman Legein en schipper Van Acker goede zwemmers waren. De strijd was hard en een volgende zee sloeg de riemen van de boot weg, zodat er slechts ene overbleef in de handen van een matroos. De zee en het sterke getij welke daar heerste, dreef de boot van het schip weg vol water. Van boord werd er geroepen.

Een knap zwemmer

De scheepsjongen en matroos Bruyneel zagen de boot afdrijven, terwijl de O.65 meer en meer overhelde en de positie aan boord vermoelijkte. Men dacht in al zijn angst, dat het schip zou kapseizen. Men liep naar de brug, maar zag de schipper niet meer, die enkele ogenblikken voordien nog getracht had te seinen. Naar achter gaan, was niet meer mogelijk. Eerst sprong matroos Bruyneel over boord, kort daarop gevolgd door de scheepsjongen. Men hoorde stuurman Legein nog roepen, maar meer niet, want het was een strijd van twee jonge levens, die zwommen om hun leven. De scheepsjongen bereikte eerst de boot, die reeds fel afgedreven was, gevolgd door Bruyneel. Ze werden er in opgepikt niettegenstaande deze reeds tussen water en wind dreef. De arme jongen had zijn krachten overschat. Terwijl de anderen worstelden voor hun behoud en het water van de zee hen nu en dan overspoelde, begaven zijn krachten, want hulp daagde er nog niet zo vlug op. Men dreef verder, tot men met de riem plots grond voelde. Men verliet de sloep, maar kwam op de zandbank terecht. Men zwom terug aan boord, maar verstemmen van de kou en uitgeput kon de arme jongen het niet meer uithouden. Niettegenstaande al de moed hem door zijn makkers gegeven, stierf hij kort daarop.

Laattijdige hulp

De vuurtorenwachter had de O.65 opgemerkt. Twee vuurpijlen werden afgeschoten. Zou eindelijk hulp opdagen? 't Was toen rond 9.35 u. Van in de boot, zag men een reddingsboot naar de O.65 varen. Geroep en getier hielpen niet. De reddingsboot voer voorbij naar de O.65. Zou men werkelijk niemand opgemerkt hebben en weten wat er gebeurd is? Dit was zo. Men gaf echter de hoop niet op. Matroos Brackx zwom terug naar de zandbank met de hoop zich vandaar uit te kunnen doen opmerken. Toen hij een eindweg gezwommen had, werd hij opgepikt en kon hij de boot aanwijzen, waarin de twee anderen en ... de jongen waren. Van stuurman Legein en schipper Van Acker, was niets meer te zien. Uitgeput werden de drie overlevenden

en de ondertussen van koude en uitputting gestorven kleine jongen, rond 14 u. te Coxdorp aangebracht, welke op ongeveer een paar km van het strand ligt, waar de O.65 verging. Het was in het huis Maris Stella, bij Zusters, dat ze er uitstekend verzorgd werden, want ook matroos Bruyneel had fel te lijden gehad.

Was de uitkijk behoorlijk verzekerd?

Bij het overlezen van dit alles, stellen we ons de eenvoudige vraag: Hoe komt het dat de O.65 bij het stranden niet werd opgemerkt door de wacht van de vuurtoren van Noord Eierland op het eiland Texel? Die vuurtoren, welke het signaal pas te 9.35 u. gaf, was op 800 m. van de plaats waar de O.65 verging, gelegen. Die plaats was een zandbank. Onmiddellijke hulp, had het leven van gans de bemanning voor gevolg gehad. De h. Bloks, hoofd van de kustverlichting ondervraagd, meldde aan hen, die er Zaterdag heen gingen, dat de ramp pas om 9.35 u. opgemerkt werd. Schipper Bakker van de motorreddingsboot <<Joan Hodson>> voer een kwartier later uit en rond 12 u. waren twee sleepboten en 2 helikopters ter plaatse om de zee rond het vaartuig af te zoeken. Maar niets hielp meer! De geboden hulp kwam veel te laat. Het is tevens onbegrijpelijk dat op zo'n gevaarlijke plaats, waarrond reeds dikwijls schepen vergingen, de uitkijk niet bestendig was. Nutteloos ons wijs te maken, dat het mistig was. De wind blies immers uit het westen. Het zicht op het land van af de O.65 was verzekerd. Dan moest bij morgenschemering het zicht van op de uitkijk van de vuurtoren het ook zijn geweest te 7.38 u., ogenblik waarop de O.65 strandde op 200 m. ten Zuiden van de vuurtoren en op 800 m. à 1 km van het strand. Het is ten andere slechts bij toeval dat de boot bij het terugkeren werd opgemerkt. Het vormt, ons inziens, een bewijs dat men de O.65 heeft zien zitten rond 9.35 u. zonder te weten of een boot was uitgezet of niet en zonder dat men deze had zien afdrijven.

Ter plaatse

Vrijdagnamiddag te 15.30 u. werd een telegram ontvangen door de familie van Fernand Ackein, luidend: <<Ik ben gered>>. Van de andere leden van de bemanning was geen sprake alsook niet van het schip. Ook te Oostende wist men van niets. Men zocht de h. Vandeberghe op met dit telegram. Deze nam onmiddellijk in Holland te Coxdorp telefonisch de nodige inlichtingen. Te 16.30 u. stond het vast. De O.65 was vergaan. Schipper en stuurman waren vermist, de scheepsjongen was gestorven, de drie overigen gered.

Vorige maand hadden we er even geen plaats voor, maar sinds juli loopt in dit blad een reeks over 'zeevrouwen': allerhande zeevaarsters die op de zeeën hun mannetje wisten te staan. We namen u zodoende al mee naar walkuren en Vikingvrouwen, naar Schotse rederinnen en Ierse kaapsters. Vandaag werpen we de blik naar het oosten.

ZEEVROUWEN (V)

Het kapersrijk van Cheng I Sao

NIET ALLEN DIE te kaapren willen varen moeten mannen met baarden zijn. Dat bewijst het levensverhaal van de Ierse Grania (dat we in HVB X/2003 ontrafeld hebben) en dat van Cheng I Sao dat we u vandaag presenteren.

Cheng was niet van adellijke afkomst. Zij duikt voor het eerst op als prostituee onder de naam Shih Yang. Maar dat belet niet dat ze daar ook maritieme ervaring opdoet, want de kans is groot dat ze haar schoonheid ontplooit op een van de vele 'bloemenboten', een letterlijk en figuurlijk verbloeiende naam voor de drijvende borde-len in de Cantonese haven.

In 1801 trouwt ze met Cheng I, bevelhebber van een pirateneskadron dat door de Vietnamezen ingehuurd was in een opstand tegen China.

Die opstand mislukt in juli 1802 en de

Chinese piraten worden verplicht zich terug te trekken in Zuid-China. De verwachting was dat ze daar weer elkaars concurrenten zouden worden en elk voor zich (en tegen elkaar in) op prijzen zouden jagen.

De oorlogservaring had hen echter geleerd dat samenwerking lonender was en de piraten begonnen te overleggen hoe ze hun krachten ook in vrede-stijd konden bundelen.

In 1804 resulteerde dat in een confederatie van vierhonderd jonken (*) en zeventigduizend man onder zeven banieren. Er werd zelfs een grondwet uitgeschreven die door de zeven belangrijkste piratenleiders ondertekend werd en Cheng I werd de grote baas.

Deze Cheng I komt evenwel op 16 november 1807 aan zijn einde en de taak wordt overgenomen door diens echtgenote, onze Cheng I Sao.

Onlogisch was dat niet. Vrouwen leefden op die kapersboten samen met hun mannen en kinderen en zij deden daar evengoed hun deel van het werk. Soms brachten deze gezinnen een heel leven op zee door en het was dan ook niet ongewoon dat een vrouw het roer in handen nam. Wat wel buitenge-

woon was dat Cheng I Sao tegelijk meesteres werd over een hele vloot. Ze had er dan ook alles voor over om aan de top te blijven. Zo huwde ze, na d'r mans dood, diens homoseksuele vriend Chang Pao en ze deed dat nadat ze hem geadopteerd had. Chang Pao werd haar spreekbuis, maar het was wel degelijk zij die de lakens uitdeelde.

Piraterij was dan wel het officiële beroep van deze ondernemende Chinese, maar het ziet er naar uit dat ze haar hoofdverdienste haalde uit afpersing. Met een indrukwekkende vloot van meer dan vijfhonderd schepen trok ze de Parelrivier op en de dorpen die onwillig waren om haar 'bescherming' af te kopen werden geplunderd en uitgemoord.

Uiteindelijk geraakt de Chinese regering het moe om almaar schepen en mannen te verliezen in de eindeloze strijd tegen de piraten en er wordt aangedrongen op een vredesverdrag. Naar verluidt maakte Cheng grote indruk toen ze naar de onderhandelingstafel trok vergezeld van een schare ongewapende vrouwelijke piraten en kinderen.

De piraten werden niet gestraft, maar beloond. De homoseksuele echtgenoot van Cheng kreeg een militaire rang en mocht een privevloot van twintig schepen houden. Cheng zelf trok zich terug en daarmee eindigde het bestaan van de grote kapersconfederatie. Bleek dat deze vrouw van eenvoudige komaf uiteindelijk het cement geweest was dat heel het kapersrijk samengehouden had.

Ze opende in Canton een speelhol van bijzonder slechte reputatie en stierf in vrede in 1844, zestig jaar geworden. (**)

(Vervolgt)

(*) Jonk: Chinees koopvaardij- en oorlogsschip, voor en achter hoog oplopend, met platte boeg, gemeenlijk met drie masten en rechthoekige zeilen van biezenmatten of vrij dik katoen.

(**) Meer over Cheng I Sao vind je in Murray, Dian, 'Cheng I Sao in Fact and Fiction' in 'Bold in Her Breeches: Women Pirates Across the Ages', London 1995, pp. 205-233



Zo zagen de Britten de figuur van Cheng I Sao. Gravure uit 'History of the Pirates of All Nations', Londen, 1837.

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



DE LAATSTE DE VUURTORENWACHTER

Voor mensen met een kwak hart en een wak karakter

DE ONTLULLING VAN DE REDDERSCENTRALE

GIJ DIE U HAAST DAGELIJKS bevroagt aangaande de bestaansreden van deze smeerige rubriek, gij zult vandaag het geluk proeven dat anderen onthouden wordt. Immers, kortelings, en wel in de eerstvolgende alineas, zullen wij onze dieperliggende ambities ontblooten, waardoor het bij u eindelijk zal gaan dagen. Gij zult dan immers met eigen oogen aanschouwen wat de drijfveer is achter zoveel hatelijkheden die wij voor u maand achter maand in de sectoretalage zetten. Kent gij het gezegde dat zegt dat elke directeur iemand in dienst zou moeten hebben die hem begint uit te lachen als hij weer eens iets zegt? Een nar dus! Wel, uw laatste vuurtorenwachter is de nar van de sector en hij doet dat zelfs gratis voor niets, waarvoor Onze Cor van de Reederscentrale hem wel een beetje dankbaar zou mogen zijn. Dat het ons niet om de poen te doen is, hebt gij wel begrepen, want wij verdienen hieraan inderdaad zelfs nog geen ondermaatse papgul aan. Neen, onze reedenen zitten dieperder dan het zwarte viscircuit, ze zijn ergerder dan alle verenigde binnenkuilen van de vloot, het is zwaarderder dan alle bijeengefoefelde vermogens uit diezelfde vloot, het is zelfs ergerder dan de weigering van de Oostendse vismijn om het computerspel van Pefa.com binnen te halen, het is grondigerder dan de haat van Onze Cor tegen de wijven van Groen! Maar omgekeerd geldt evenzeer. Tegen onze motieven valt nog minderder te onderneemen dan tegen de afkalving van de Nieuwpoortsche vloot, en nog veel minder dan tegen de teloorgang van het visserijonderwijs. Het is bij ons immers een kwestie van idealisme, van moraal, van hoogere waarden. Ja, wij worden als het ware voortgedreven door een in visscherijmiddens uitzonderlijk ethisch streven. Wij antwoorden op deze bladzijde inderdaad aan een categorisch imperatief, een dwingende innerlijke stem die wij even voor u verduidelijken, aangezien het met uw normenbesef wellicht niet zo goed gaat, tenmiste als gij al enige tijd in deze sector doorgefoefeld hebt. Het is deze innerlijke stem die ons er maand na maand toe leidt om deze bladzijde vol te zeveren met hatelijkheden tegen de Eenige Erkende

Produ-centen-organisatie der Vlaamsche Reeders ter Zeevisscherij waarvan wij de sector menen op de hoogte te moeten lullen. Daarbij hebben wij, zoals de heer Claes M. van de katholieke vakbond Reederscentrale het onlangs nog kon verklappen, een schaduwcomiteit opgericht dat als een stoorzender fungeert op alles wat de lokaalen van de Reederscentrale verlaat (zoals Pros bijvoorbeeld). Dat schaduwcomiteit — dat kunnen ook wij nu wel verklappen — heet de Redderscentrale (de Enige Erkende Narrenorganisatie ter Zeevisscherij).

Deze Redderscentrale is nu alhaast zestien jaren zijn spottende arbeid aan het verrichten en is er dan ook in geslaagd de Reederscentrale in de geesten van het Vlaamsche volk tot zijn ware proporties terug te brengen: zero komma nul. Ware het niet van de Sossen geweest, dan was er van die ouwe mannenclub heden zelfs geen sprake meer, want de leegloop in de Reederscentrale is groot en de financiële reserves zijn klein. (Deze reserves zijn zo klein door al het geld weg te smijten aan procedures bij de Raad van State, maar dat doet hier niks ter zake, want de advocaat moet ook leven.) Gelukkig is de socialistische vakbond bijgesprongen en heeft Onze Ivan er, via Onze Johan, voor gezorgd dat de nieuwjaarsrecepties en andere drankgelagen in de toekomst heelengans door de varende visschers betaald worden, zodat de Reederscentrale daar ten eerste toch eenige besparingen kan uitvoeren en ten tweede kan voortfuiven alsof er niets aan de hand is.

Maar helaas, de reeders van Rooms-katholieke strekking (allemaal dus) zijn niet erg gelukkig met deze kapitaal-krachtige socialistische vakbondsingbreng en verlaten heden één voor één het zinkende schip van de Reederscentrale. Dat belet Onze Cor gelukkig weer niet om ons verder de nodige munitie te bezorgen om onze verachtelijke taak verder te zetten tot de dood ons scheidt. Zo gaat Onze Cor in zijn jongste hersenspinsels weder eens tekeer tegen de werking van het Vlaamsch Visscherij Comiteit dat nochtans, op één mens na, volledig in zijn handen zit. 'Maar wat ben ik daarmee', verzucht Onze Cor, 'als de minister het weder gewaagt om een Beleidsbrief te publiceren die niet eerst aan ons Comiteit ter goedkeuring voorgelegd

werd, maar wel aan het parlement dat van vis niets afweet.' Uit Onze Cor daarmee een voorkeur voor de goeie ouwe corporatistische staatsordening (1944-'45)? Of wil hij gewoon de volksvertegenwoordigers schrappen die door de Vlaamsche Visschersbond omgeluld werden? Wil hij hun plaats laten innemen door de Verantwoordelijke Vakbondssecretarissen Onze Sector? Wie zal het zeggen? Soit, dat belet niet dat Onze Cor weder overschot van gelijk heeft, want ook verleden jaar heeft de regering het aangedurfd een beleidsbrief te schrijven die door het parlement goedgekeurd werd!!! Het Bestier van de Reederscentrale antwoordde toen alert op deze democratische provocatie en dreigde met ontslag uit het machteloze Comiteit. Heelaas werd dat dreigement in-middels niet uitgevoerd (zoals zoveel ander werk dat daar insgelijks blijft liggen). En nog steeds blijft Onze Cor naar Broekzele trekken om de Sector daar bij al wie het niet horen wil compleet belachelijk te maken. Nog steeds gebruikt hij de hem toegemeeten schrijf- en schreeuw-tijd om er zijn zwarte politieke gevecht te voeren i.p.v. voor zijn reeders te zorgen (die dan ook hoe langer hoe meer zonder Cor naar Broekzele - Bruxelles trekken om er hun eigen zaken te reegelen). Inmiddels draait de buroo van de Reederscentrale vierkanter dan ooit, verlaten de reeders een voor een het bestier en vindt Onze Cor nog steeds niemand op zijn weg die hem goede manieren leert... behalve dan uw laatste vuurtorenwachter die duurzaam, als een baken in de nacht enzovoort enzoverder.



Zeebrugge laat scheepsbouw niet (helemaal) los

IN DE VOORMALIGE ZEEBRUGSE vissershaven, maken jachtboten nu het décor uit. Tegelijk heeft Jan Vandamme uit Blankenberge er de ideale plaats gevonden voor zijn bijzondere scheepswerf.

TOT VOOR ENIGE JAREN LIEPEN op deze plaats prachtige nieuwe vissersboten te water, maar de Europese Unie heeft de Vlaamse visserijsector ernstig getroffen. Nieuwbouw werd erdoor aan banden gelegd en de scheepswerf werd aan de wind overgelaten. Vervolgens kreeg Jan Vandamme de uitdaging toegeschoven om dit hoekje weer een passende bedrijvigheid te geven.

Wie is Jan Vandamme? Een veelzijdig, gedreven, verstandig, handig persoon en vooral iemand die het scheepsbouwersvak met liefde kan overbengenen op de de mensen die met hem werken. Met de ingebruikname van de Zeebrugse loodsen kreeg Jan de ruimte die hij nodig had. Nu moet hij zich niet meer beperken tot herstellingen, maar krijgt hij de mogelijkheid tot het bouwen van vaartuigen die prachtige resultaten behalen in zeilwedstrijden en daardoor de faam van de scheepsbouwer hooghouden en zijn ploeg — 4 man — het nodige werk geven.

De werf is alom bekend om het herstel van houten vaartuigen: *'Een dankbaar werk is dat omdat een hun kostbaar vaartuig voor de eigenaar toch hersteld*

kan worden en weer kan meezeilen in wedstrijden.'

De zee- en scheepsmicrobe kreeg Jan van zijn familie mee. Grootvader werkte op het lichtschip en gebruikte zijn vrije tijd aan boord voor het maken van miniatuur modelbootjes. Vader is dan weer een zeilliefhebber die al z'n vrije tijd op het zilte nat doorbrengt.

Talent

Jan zelf is veelzijdig. Na zijn lagere en middelbare studies in Blankenberge haalt hij het diploma van Industrieel Ontwerper aan het Nationaal Hoger Instituut voor Bouwkunst en Stedebouw in Antwerpen. Hij volgt ook nog een opleiding als steenkapper. Daarenboven is hij handig.

Hij is twaalf jaar en met de goede begeleiding van zijn grootvader bouwt hij zijn eerste scheepsmaquette, een "Blankenbergse scute", het begin van een enorme collectie.

Het zeilen blijft hem echter bekoren, hij wordt lid van Scarphout en maakt een droom waar door een "Draak" als vaartuig te kiezen. Zijn kennis van het zeil kan hij oppoetsen als zeilontwerper bij de firma Wittevrongel in Blankenberge.

Hij wordt een actief lid van de "Vrijwillige Blankenbergse Zeerreddingsdienst". Hij is thans schipper op deze reddingsboot die hij destijds zelf gemaakt heeft.

Bij het maken van plannen, maakt hij steeds een grondige studie, zo heeft hij zich verdiept in de kennis en beroepsernst van de walvisvaarders. Jan: *'Ik onderzocht hoe hun boten waren gebouwd, hoe ze aan boord leefden en welke kommer en zorg zij kenden in hun jacht. Ik had die kennis nodig toen ik de opdracht aanvaardde om een walvisvloep te maken. En ik moet zeggen dat ik bij het doornemen van die literatuur en bij de realisatie van de boot verwonderd was over het functioneren en de zeewaardigheid van deze sloepen.'*

Uiteindelijk maakte Jan de sprong naar het zelfstandig beroep. *'Het is een kwestie van doordacht, langzaam maar zeker op te bouwen, goed uit te kijken en binnen mijn mogelijkheden te blijven bij het aanvaarden en uitvoeren van opdrachten. Er komt veel inzicht kijken in de arbeid en de gebruikte grondstoffen als men een prijsofferte wil maken die zowel de opdrachtgever als de constructeur tevreden zal stellen.'* Volgens Jan wordt het restaureren moeilijk, omdat meestal vochtige en verschillende houtsoorten gebruikt werden, en dan zijn er nog de verschillende werkwijzen van de scheepsbouwers. *'Het is niet simpel. Als het gaat over het vervangen van een plank is er geen probleem, maar als de totale romp moet vervangen worden, dan is het uitkijken en goed nadenken, want uiteindelijk gaat zo'n vaartuig terug in het water en zal het daar getest worden. De veiligheid die opvarenden moeten hebben wordt dan aangeboden door de scheepshersteller, da's dus een grote verantwoordelijkheid.'*

Jan wil er niet alleen zijn broodwinning kan in vinden, er moet ook vooral heel veel arbeidsgenot bij komen. Het eergevoel voor zijn arbeid is heel groot en de toenemende opdrachtgevers zijn er zich van bewust. *'Zij hebben vertrouwen en in onze middens blijkt een woord nog heel veel waarde te hebben.'* In de loods is "Elan" het pronkstuk omdat deze draak het zeilschip was dat wijlen Koning Boudewijn aangeboden kreeg in 1951. Vader Antoon Vandamme, vond het schip in een tuin in Nederland. Jan hoopt om in 2004 met het vaartuig deel te nemen bij de zeilrace georganiseerd in St.Tropez, ter gelegenheid van het 75 jarig bestaan van de drakenklasse waaraan Jan zijn hart heeft aan verpand.



Juul De Vocht

Oceanen nog steeds een groot mysterie

BROOKLIN, Canada, 24 oktober (IPS) - Een beleid opstellen om visbestanden te controleren is geen sinecure, en dat heeft niet enkel te maken met economische belangen in de visserij. Er is ook nog wetenschappelijke onduidelijkheid over de vraag in hoeverre andere factoren de visbestanden doen teruglopen.

DAT OVERBEVISSING NIET DE ENIGE oorzaak is van de uitputting van de visbestanden, is een argument waarmee de visserij zichzelf vaak behoedt voor strengere quota of een vangstverbod. Biologen kunnen niet tegenspreken dat visbestanden ook beïnvloed worden door de vervuiling, door de opwarming van de aarde, door natuurlijke cycli in de oceanen en door veranderingen in oceaanstromen. Hoe sterk de invloed van al die factoren is op het leven in de zee, is een vraag waarop de wetenschap het

exacte antwoord schuldig moet blijven. Om daar verandering in te brengen,

'Zo zijn er 15.300 soorten zeevissen bekend, maar elke week worden drie nieuwe soorten ontdekt.'

startten 300 wetenschappers uit 50 landen twee jaar geleden het onderzoeksproject *Census of Marine Life* op. Het project, dat

op donderdag 23 oktober zijn eerste onderzoeksresultaat voorstelde, zal lopen over 10 jaar en kost een miljard dollar. Het moet een antwoord bieden op de vraag wat er vroeger, nu en in de toekomst in de oceanen leeft.

Het eerste rapport *'De onbekende oceaan'* schetst een beeld van de wetenschappelijk kennis over de oceaan. Of liever van de lacunes in die kennis: er is erg veel dat we niet weten over de zee. Zo zijn er 15.300 soorten zeevissen

bekend, maar elke week worden drie nieuwe soorten ontdekt. Census verwacht tegen 2010 vijfduizend nieuwe vissoorten in kaart gebracht te hebben. De wetenschappers verwachten ook twee miljoen nieuwe soorten zeeplanten en dierlijke organismen te vinden. De hallucinante cijfers zeggen iets over hoe weinig we weten over de oceanen, zegt Jesse Ausubel, een bioloog van de Rockefeller Universiteit in New

The Proof of the Pudding

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

Zend een gratis proefnummer naar:

Naam:

Straat en nr:

postnr en gemeente:

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

Naam en voornaam:

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

... is in the Eating

York.

Er wordt veel verwacht van het onderzoek naar diepzeevlaktes - grote bassins op een diepte van meer dan 3.000 meter. Ze zijn de grootste landvormen op de planeet en onderzoek voor de kust van Angola suggereert dat er in diepzeevlaktes meer leven zit dan op enige andere plek - al gaat het vooral om piepkleine nematode-wormpjes.

Nieuwe soorten ontdekken is slechts één luik van de onderneming. Belangrijker is het onderzoek naar de manier waarop de ecosystemen in de oceanen werken. Zo is er weinig bekend over wat de klimaatsverandering doet met het leven in de oceaan, al bestaan er wel spectaculaire theorieën over - nieuwe theorieën van oceanografen suggereren bijvoorbeeld dat de afsmelting van de het zoetwaterijs op Antarctica de grote oceaanstromen kunnen verstoren en mogelijk zelfs omkeren.

Snufjes

Het onderzoeksproject zal werken met hoogtechnologische snufjes.

Zo krijgen proefvissen een akoestisch naamkaartje ter grootte van een vingernagel dat signalen uitzendt naar een ontvanger op de bodem van de oceaan. "Dit materiaal is voor ons wat de Hubble Ruimtetelescoop was voor de astronomie," zegt wetenschapper David Welsh.

Onwetend

De wetenschappelijke onwetendheid staat in de weg van een efficiënt visserijbeleid, zegt Welsh, die ook werkzaam is op het Canadese ministerie van Visserij. Zo is er nog steeds discussie over de oorzaak van de instorting van het kabeljauwbestand in Grand Banks in 1992, voor de kust van Newfoundland. Het kabeljauwbestand verdween er nadat de industriële trawlers er op het toneel verschenen. "Was het overbevissing, een verandering in de oceaantemperatuur of iets anders?" De Census biedt een solide basis voor ecologische informatie die nodig is om dergelijke dringende vragen in de visserij op te lossen.

ICES

Net deze week adviseerde de Internationale Raad voor Zeeonderzoek (ICES) aan de Europese Commissie opnieuw een totaal vangstverbod voor kabeljauw in te stellen op de Noordzee en op de Ierse en de Schotse Zee. De genommeerde Deense instelling die al jaren de bestanden van tientallen commerciële vissoorten in het noordelijke deel van de Atlantische Oceaan in kaart brengt, laat weinig twijfel bestaan over de belangrijkste oorzaak van de uitputting van de visbestanden: overbevissing. Het kabeljauwbestand op de Noordzee zit op 52.000 ton, wat drie keer minder is dan de ondergrens voor een duurzaam voortbestaan (150.000 ton). Zelfs een strenge vangstbeperking (dit jaar staat het quotum voor Noordzeekabeljauw op 27.000 ton) is niet voldoende om het kabeljauwbestand uit de gevaarzone te halen, zegt ICES.

Stephen Leahy

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.

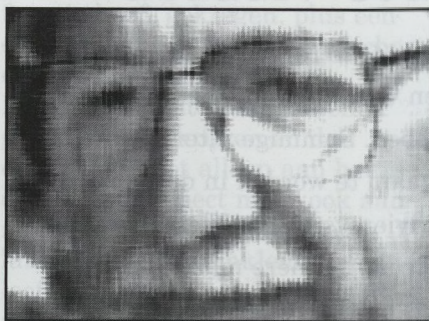
Van schepen, van mensen en van de zee

ALS GE DE ZAK gekregen hebt omdat ge te oud bevonden wordt, en als het scheepje afge-meerd is, de landvasten nog eens nagekeken... dan is er opeens tijd genoeg om kaai en dijk af te wandelen van oost naar west en terug, met uitzicht op zee. Wie wil dan nog weten welke ambities je ooit koesterde. Aan boord van welke glories ge de visgronden afgekord hebt? Wie destijds je scheepsmaats waren?

Je komt tot de vaststelling dat het leven niet meer oneindig is en dat jeugd & dromen verschrompeld zijn. Ge hebt geleerd dat de grote akker niet een ruimte van geneugten en pret is maar dat haar wisselende gedaanten gelukkig je onvrijwillige gedachten in bedwang hebben gehouden. Vanwege bezigheden had ge bovendien geen nood aan een gesprek onder vier ogen met de eigen schaduw.

En nu staat ge daar met ledig-gang van schipper Tibbe op rust als lichtend voorbeeld, de wal bracht hem aan het zwer-ven en spijbelen in de mistige wateren van het nietsdoen. Een Odysseus van zijn tijd.

"Je kunt je hele leven wachten op de wonderbare vangst", meende hij, "ondertussen lig-gen kleine vangsten voor het grijpen". Een denker is het,



die Tibbe, onder het stekelige haar met de vale huid over zijn wangen en nek waarin de aandrang van een leven verscholen ligt. Zijn platte ogen doen binnen de ingewikkelde oogleden nog wat ze altijd gedaan hadden: wan-trouwig uitkijken.

Ik liep op hem toe op de ooster-kaai. We zijn omhuld van eeuwen-oude olie,-pik en -vistraangeur. Hij is telkens blij bij onze ontmoeting. De zonnige dag op de verlaten kaai is onthullend en de laai-ende kleuren van de zee roepen een begeerlijke stemming op: het haringseizoen op de Fladens, de milde prijs voor duizend bennen paggullen maar meest het schuimende opduiken van de kuil in een transparante groene zee. Hij weet, de schipper, dat wie zijn leven op zee doorbrengt geen tijd heeft om veel geld te verdienen. Och ja, hij heeft steeds kunnen rekenen op scheepsmaats wier zee-benen hij best kon ontdekken in verwarde situaties: gescheurde korren, aanvaringen, zwaar weer,

te volle zakkken. Ik zag hem weer op de brug ogenblikkelijk na het porren en winden als een schim in het duister in zijn lange witte onderbroek of in de chartroom op zoek naar betere gronden. "De nieuwe technieken hebben de zee vermoord". Hij had graag beleefd dat de politieke bazen meer aandacht op het bedrijf hadden gelegd, 'dat was toch hun werk?'

'Ge zult het wel gewaar worden', besloot hij met zijn diepe stem, 'hoe langzaam de tijd kruipt, een sekonde duurt een eeuwigheid maar je bestaan is zo voorbij. Wie zou je nu nog moeten bekoren? De vrije tijd zal je dagen in de war sturen, de hel is over water en land gekomen en 't evangelie zal d'er ook niks aan veranderen.'

We namen afscheid met 'we zien mekaar wel terug' niet te haastig niet te plechtig maar naar we hopen menselijk; Rechtop en stram vervolgde hij de weg naar zijn onbekende bestemming. Een wijs man, die schipper die maar al te goed wist dat het leven geen glanzende carrière is die eindigt in één groot geluk. De vismijn aan de overzijde van het dok lag er somber en verlaten bij. En toen zagen we het onverwachte: een stuk van ongewone elegantie, in de ogen het licht van de zomer.

Lin

**Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Verhuur telescopische kranen
tot 80 ton, gieklengete 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.



Eindelijk oog voor problemen van de kleinste vissers

SAN JOSE, 29 september (IPS) - Verscheidene regeringen in Midden-Amerika beginnen stilaan oog te krijgen voor de problemen waarmee ambachtelijke vissers af te rekenen hebben. Sommige interessante vissoorten en schaaldieren beginnen zeldzaam te worden in de ooit zo rijke Midden-Amerikaanse kustwateren en riviersystemen. Kleine vissers gebruiken dynamiet, gift en netten met steeds kleinere mazen om meer boven te halen. In Costa Rica, Honduras en Guatemala komt de overheid eindelijk in actie. Maar de vraag is of de reactie snel genoeg komt.

DE AMBACHTELIJKE VISSERIJSECTOR is niet onbelangrijk in de meeste Midden-Amerikaanse landen. In Honduras leven ongeveer 100.000 mensen van de visvangst, in Guatemala 132.000. Het veel rijkere Costa Rica telt maar 4.000 ambachtelijke vissers. In al die landen zijn ook industriële visserijbedrijven actief. Die krikken de exportresultaten op. Costa Rica exporteerde vorig jaar voor ongeveer 110 miljoen euro aan vis; Honduras haalde in 2002 een exporttotaal van 150 miljoen euro.

DE LANDEN IN DE REGIO ondernamen de voorbije decennia lang verrassend weinig om de natuurlijke rijkdom in hun kustwateren te beschermen en de mensen die ervan leven in staat te stellen de visbestanden op een duurzame manier te exploiteren. Costa Rica, voor het overige een voorbeeldland op het vlak van milieubescherming, heeft visserijwetten die nog uit 1951 dateren. Ze bieden nauwelijks mogelijkheden om illegale visserijpraktijken aan banden te leggen. Steun aan de ambachtelijke visserijsector is onbestaande. Maar het Instituut van de Visserij (Incopescas) is nu wel van plan samen met de Nationale Universiteit een omvattend visserijplan op te stellen. Daarin zal ook aandacht worden besteed aan de nodige opleidingen voor ambachtelijke vissers

Honduras

De visserij in Honduras wordt geregeld door wetten uit 1959, maar die bepalingen worden momenteel wel herzien. De regering wil on-

der meer een einde maken aan de onhebbelijke gewoonte van veel vissers om hun netten uit te werpen op de belangrijkste paaiplassen. Maar tot dusver ontbrak het geld om een goed beheerplan uit te tekenen voor de visserijsector of om een inventaris op te maken van alle vissoorten in de territoriale wateren - een eerste stap om de bedreigingen in kaart te brengen.

Guatemala

De overheid in Guatemala maakt zich sterk dat het gebruik van schadelijke vangstmethoden sterk is teruggelopen sinds de vissers in de Stille Oceaan gebruik kunnen maken van moderne detectie- en navigatietechnieken. Kleine vissers op de binnenwateren zouden zich nog wel laten verleiden explosieven te gebruiken om meer vis boven te halen.

El Salvador

Ook El Salvador is nog lang niet

uit de problemen. Kleine vissers haalden er verleden jaar 12 miljoen ton vis boven - zeven keer meer dan de industriële visserijsector. Maar omdat de grote rederders zich vooral toeleggen op de lucratieve vangst van schaaldieren, was hun omzet wel bijna even groot als die van alle kleine vissers samen. Die proberen almaar grotere hoeveelheden vis aan de wal te brengen om een goed inkomen te verwerven. De Salvadoraanse wetgever heeft nauwkeurig bepaald hoe groot of hoe zwaar vissen en andere zeedieren moeten zijn om geoogst te mogen worden, maar weinig vissers storen zich daar aan. De Federatie van Ambachtelijke Vissers in El Salvador klaagt dat de regering niet reageert op haar eisen om kleine vissers bij te staan met technische hulp en opleidingen. Alleen dan zullen ze de illegale praktijken laten varen, stelt de federatie.

Ter hoogte van Centraal-Amerika is zowel in de Stille als de Atlantische Oceaan een enorme rijkdom aan vissoorten en schaaldieren aan te treffen. In de territoriale wateren van El Salvador met zijn relatief korte kust, telden biologen 715 verschillende soorten vissen en zeevruchten. Daarvan kunnen er 150 commercieel geëxploiteerd worden. Costa Rica kan rechten doen gelden op een veel groter zeegebied waar ongeveer vijf procent van alle bekende mariene soorten ter wereld voorkomen. Overbevissing bedreigt die soortenrijkdom. (IPS)

Visvoorraden wereldwijd bedreigd

De bezorgdheid over de visvoorraden in de wereld neemt toe. Dat kan ook niet anders. Wetenschapslui zijn immers de mening toegeedaan dat de belangrijkste commerciële soorten waarin fabrieksschepen geïnteresseerd zijn sinds de visserij in de jaren vijftig de industriële toer opging. Volgens een Duits-Canadese

studie die in het toonaangevende blad 'Nature' gepubliceerd ging de totale biomassa in gebieden die industrieel bevestigd worden met 80% naar beneden in 15 jaar tijd. Meer hierover leest u in <http://www.nature.com/nature/>.



Geïntegreerd beheer van kustgebieden

De kustgemeenten, de Provincie West-Vlaanderen, het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, de Europese Unie en het Vlaams Instituut voor de Zee gaan samenwerken om “een geïntegreerd beheer van kustgebieden” te laten ontstaan.

Veel van de situaties waarmee onze kust te maken krijgt blijven niet beperkt tot ons land alleen. De Europese Unie wil een gecoördineerd beleid voor de kustgebieden en het Belgisch beleid past in dit ruimer Europees kader. De benadering van de ontwikkeling moet gebeuren in een evenwichtige ontwikkeling van onze kust, daarin zijn vervat het kustmilieu, economische ontwikkeling, kustveiligheid door een optimale zeevering en het uitbouwen van een leefbare woonomgeving. Natuurherstel door slikke- en schorregebieden die erg zeldzaam geworden zijn in ons land te beschermen. Terreinen die niet meer worden gebruikt een nieuwe functie te geven. Als voorbeeld kijkt men naar de voormalige marinebasis van Lombardsijde. Het is een duidelijk voorbeeld van een

natuurherstelproject dat door aanleg van een centraal wandelen fietspad ook een toeristische functie heeft gekregen, plus een open ruimte in het kustlandschap dat al sterk bebouwd is.

De havenactiviteiten moeten goede kansen krijgen en dan denkt men niet alleen aan het economisch aspect maar ook aan mobiliteit en toegankelijkheid, landschappelijke inkleding met leefbaarheid voor de omliggende gemeenten, met milieu, natuur en landbouw die de volle aandacht moeten krijgen. Voor het opstellen van een strategisch plan komen er informatievergaderingen en overleggroepen en daaruit komt een korte, middellange en lange termijnplanning die rekening zal houden met de bekomen resultaten op die vergaderingen. Hoe dan ook, het moet een leefbare kust blijven, die niet alleen in de zomer een toeristische waarde heeft, maar door de grote mobiliteit heel het jaar moeilijkheden kent om die kust te bereiken. De grote toeloop vormt ook een belasting voor de kustbewoner en daarom is een duurzame oplossing

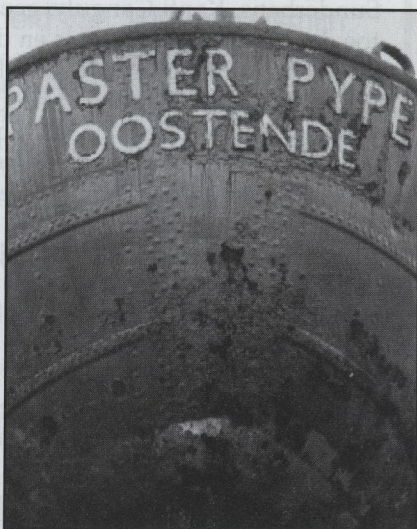
nodig. Het optimaliseren van het openbaar vervoersnet, parkeerplaatsen aan de rand van kuststeden en gemeenten, fiets- en wandelpaden gescheiden houden met als resultaat minder milieuvervuiling, meer veiligheid of een aangename leefomgeving voor kustbewoners, toeristen en recreanten.

Informatie over het project “Duurzame ontwikkeling van onze kust” is te verkrijgen in de gemeentehuizen, de toeristische diensten of op telefoonnummer 059-34 21 47. Op het web vind je meer onder www.kustbeheer.be. (jd)

Robert Martens overleden

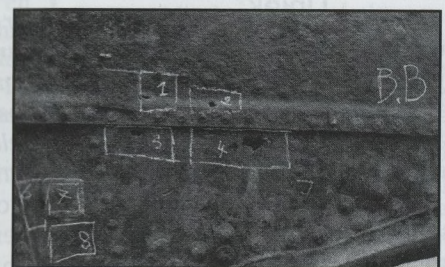
Op 5 november overleed Robert Martens op 88-jarige leeftijd in Torhout. Robert Martens was zestien jaar inspecteur bij het Ministerie van Landbouw en hoofd van de Dienst Zeevisserij in Oostende. Na zijn pensionering in 1980 werd hij als diensthoofd opgevolgd door de 34-jarige landbouwingenieur Luc Maertens, de huidige directeur van het departement.

Paster Pype was aan 't zinken ...



te weinig zinkstukken aanwezig waren en dat de schurende werking van het schroefwater de stalen platen lokaal had verzwakt. Ondertussen is het euvel hersteld en kan de restauratie van Vlaanderens eerste varende monument doorgaan. (gw)

De eerste dagen van november zijn traditioneel rustige dagen en ook op de Maritieme Site Oostende lag alle activiteit stil. Het was dan ook niemand opgevallen dat het gewezen hydrografisch schip in restauratie (bouwjaar 1948) langzaam water maakte. Pas toen het water al meer dan kniehoog stond werd opgemerkt dat de Paster Pype aan het zinken was. De brandweer kwam erbij te pas om het water weg te pompen en het vaartuig werd op de slipway getrokken. Op het achterschip ontdekte men de opening uiteindelijk die het schip had kunnen doen zinken. Om een plaatdiktemeting te kunnen uitvoeren werd de romp met een hogedrukspuit gereinigd. Bij een druk van 400 bar kwamen nog meer zwakke plaatsen aan het licht (zie detailfoto). Uiteindelijk bracht het wegsprengen van de roestvorming 19 zwakke plaatsen en evenveel gaten in de romp aan het licht. Omdat alle gaten zich boven de schroef en onder de waterlijn bevonden wordt aangenomen dat er mogelijks



Thuishaven van Bengaalse tijger spoelt weg

KOLKATA, 19 september (IPS) - Elke morgen laveert Santipada Ghorai met zijn gammele houten boot handig over de Ganges in een schilderachtig landschap van rivieren en kreken door de mangroves van de Indiase Sunderbans, een van de meest unieke ecosystemen op aarde. De 54-jarige visser vangt garnalenbroedsel, maar beseft intussen wel dat zijn bezigheden mee aan de basis liggen van ingrijpende veranderingen in deze grootste delta ter wereld. De vangst van garnalenbroedsel en de monocultuur van garnalen zorgen samen met de houtkap voor erosie en die bedreigt het hele leefmilieu aan de Indiase oostkust.

EN TOCH VAART Ghorai elke ochtend weer uit, want de garnalenkweek is een lucratieve bezigheid. Bijna 20.000 hectaren mangrove langs de kust zijn nu al in handen van garnalenkwekerijen. Maar terwijl de Sunderbans veel geld opbrengen, staat het gebied aan de rand van de afgrond. Dat is alvast de conclusie van een onderzoek dat met steun van de Verenigde Naties is uitgevoerd door de School voor Oceanografische Studie van de Jadavpur Universiteit in Kolkata. *"De bodemerosie in combinatie met een stijgend zeeniveau zal grote stukken land doen onderlopen, waardoor duizenden mensen dakloos zullen worden,"* aldus het onderzoeksrapport. *"Dit vormt een ernstige bedreiging voor het zeer diverse maritieme leven - rivierhaaien, rode krabben, garnalen, slangen, die allemaal op unieke wijze aangepast zijn aan het zilte water. Het zal ook drastische gevolgen hebben voor de voedselketen."* Volgens het rapport zal ook de bevolking niet gespaard blijven. *"Calcutta en andere kuststeden zullen voortdurend risico lopen op cyclonen en hevige stormen. Volledige visgronden kunnen wegspoelen en de consumptie van garnalen kan met ten minste veertig procent terugvallen."*

Uniek

De Sunderbans is het enige mangrove-tijgerecosysteem ter wereld. Het gebied is gelegen aan de kust van de Baai van Bengalen in het meest zuidelijke deel van de Oost-Indiase staat West-Bengalen. Het is de thuishaven van de Bengaalse of koningstijger. 54 van de 102 eilanden zijn bewoonbaar, maar sommige zijn door de kusterosie al van de

kaart geveegd. Eilanden als Bedford, Lohachara, Kabasgadi en Suparibhanga zijn tussen 1988 en 2003 overstroomd. 10.000 gezinnen verloren hun onderdak. Andere eilanden eroderen bijzonder snel en sommige wetenschappers vrezen dat zij op twintig jaar tijd ook verdwenen zullen zijn. Professor Sugato Hazra, hoofd van de School voor Oceanografische Studies, voorspelt dat Sagar, het grootste eiland dat nu al dertig vierkante kilometer grond heeft verloren, tegen 2020 nog eens vijftien procent aan bewoonbaar oppervlak zal kwijtspelen. *"Dat komt neer op nog eens 30.000 milieuvluchtelingen,"* meent de professor.

Overdruk

De bevolkingsdruk op het ecosysteem van de Sunderbans is bijzonder groot. De aantasting van de bodem van de mangroves - die bijna negentig procent van alle mariene soorten in India herbergen - is de belangrijkste oorzaak van de bodemerosie en de verzilting, die de Sunderbans bedreigen. Satellietbeelden tonen dat de kusterosie sneller verloopt dan de aangroei van land in het estuarium. Het hele eilandsysteem kampt met een snel verlies aan land en oevers, overstromingen en verzilting van het drinkwater. *"De instroom van zeewater is een van de schadelijkste gevolgen van de erosie. Het zoute water vormt een bedreiging voor de landbouw, de bosbouw en de visserij, en dus voor de hele economie en het leefmilieu van de Sunderbans,"* zegt Tushar Kanjilal, woordvoerder van de Tagore-Vereniging voor Plattelandsontwikkeling, de oudste niet-gouvernementele organisatie uit de Sunderbans.

De studie toont ook aan dat het zeeniveau in de Sunderbans elk jaar met 3,14 millimeter per jaar stijgt. Dat is veel meer dan het wereldgemiddelde van 2 millimeter per jaar. Wetenschappers menen dat een stijging van zelfs een meter de komende vijftig jaar 1.000 vierkante kilometer grond op de 102 eilanden onder water zal zetten. *"Dit is een strijd tussen natuurbehoud en ontwikkeling. We moeten nu gauw onze prioriteit bepalen, want anders gaat de Sunderbans gewoon verloren,"* stelt Hazra.

Werelderfgoed

Milieukenners zeggen dat de natuurbeschermingsinspanningen in het gebied dat sinds 1984 behoort tot het Werelderfgoed van Unesco, tot nu toe beperkt zijn gebleven tot de koningstijger. Een gebied van 2.585 vierkante kilometer is sinds 1973 aangeduid als tijgerreservaat. *"De tijger is een para-depaardje dat het belang van het ecosysteem onderstreept. Maar natuurbehoud is natuurlijk meer dan het behoud van de tijgers alleen,"* stelt dr. Ashish Ghosh, voormalig directeur van het Indiaas Zoologisch Genootschap. De West-Bengaalse minister voor de Ontwikkeling van de Sunderbans, Kanti Ganguly, geeft toe dat de situatie ernstig is en dat de overheid niet optreedt zoals het hoort. De deelstaatregering heeft in 1999 een bestuur voor de kustzone ingesteld, maar deze instantie heeft de laatste twee jaar niet meer vergaderd en heeft sindsdien ook maar weinig gedaan. De voorbije eeuw heeft de illegale houtkap voor de uitbreiding van bewoning de oppervlakte mangrove in de Sunderbans gehalveerd. Intussen wonen er al meer dan 4,3 miljoen mensen in de Sunderbans. *"Maar er zal niet meteen een einde komen aan de garnalenvangst of aan het vellen van bomen. De ministers in de deelstaat willen de situatie niet aanpakken, omdat zij bang zijn om stemmen te verliezen,"* zegt Tushar Kanjilal.

Supratim Mukherjee

OOSTENDE

68 procent meer schol

De Oostendse vismijn haalt zijn groei voor een groot stuk uit een fors hogere scholaanvoer. Tegenover de periode januari-september vorig jaar werd 68 procent meer schol aangevoerd. De toename tekent zich af bij alle soorten. Bij de kleinste sortering werd zelfs 75 procent meer aangevoerd.

In Zeebrugge was dat niet het geval. Daar was voor alle sorteringen, behalve klasse 4, een lagere aanvoer. In totaliteit wordt in Zeebrugge (2.414 ton) nog steeds vijf keer meer schol aangeland dan in Oostende (507 ton).

Dat verschil is niet af te lezen in de totaalcijfers januari-september. Die geven alleen aan dat de vloot 293 ton (+9,9%) meer schol aanvoerde dan in dezelfde periode vorig jaar. (gw)

QUOTA

Scholvangst beperkt

De laatste aanvullende quotamaatregel legt de scholvisserij nog steeds beperkingen op. Gedurende de periode van 20 oktober tot 31 december mag de scholvangst per zeereis in de Noordzee en het Scheldeestuarium maximaal 900 kg per vaartdag voor vaartuigen bedragen voor vaartuigen van minder dan 221 kW. Vaartuigen van meer dan 221 kW mogen gedurende dezelfde periode 1.800 kg schol per vaartdag aanvoeren. Dat is al een versoepeling tegenover de quotamaatregel die op 1 juni werd uitgevaardigd. Toen mocht respectievelijk 500 en 1.000 kg Noordzeeschol worden gevangen.

URK

Bedrijvenbeurs ter gelegenheid van 100 jaar vismijn

Na de aanleg van een buitenhaven besloot de gemeenteraad van Zuiderzeeland Urk op 19 mei 1904 tot de oprichting van een Gemeentelijk Visafslagbedrijf. Deze historische datum wordt volgend jaar uitgebreid herdacht met een tentoonstelling en een bedrijvenbeurs. De nationale Visserdagen op 21 en 22 mei staan dan ook volledig in het teken van de rol die vis en visserij speelde in de ontwikkeling van een armoedige gemeenschap tot een welvarend dorp met 19.000 inwoners. Voor het eerst wordt ook een bedrijvenbeurs georganiseerd door de Stichting Visserijdagen Urk.

Urk vreest banenverlies

Komt er een forse vangstvermindering voor platvis bij de vastlegging van de quota 2004 dan zal dat honderden banen kosten in Urk. Volgens de Kamer van Koophandel van Flevoland maakt de visverwerkende industrie en de groothandel nu al moeilijke tijden door en zullen veel bedrijven het jaar met een

negatief bedrijfsresultaat afsluiten. Elke verdere afbouw van de vangstrechten zal onherroepelijk sociale gevolgen hebben. Als de Europese raad van visserijministerraad de biologische adviezen voor de vangst van schol en tong omzet in quotaverlagingen van 30 tot 40 procent zal dat 440 tot 560 arbeidsplaatsen kosten in de visverwerking berekende de Kamer op basis van een telefonische enquête onder de bedrijven. Dit jobverlies staat los van het verlies van de banen aan boord van Urker vissersvaartuigen en de indirecte tewerkstellingseffecten op andere bedrijven uit de regio.

Urk telt 58 visverwerkende bedrijven waarvan ruim de helft grotendeels afhankelijk is van platvis.

GENUA

Montage galei verstoord door instorting museum

De "Oostendse" galei zou het pronkstuk worden van het nieuwe Musei del Mare e della Navigazione in Genua dat in maart volgend jaar zou geopend worden. Enkele gaanderijen zijn zaterdagmorgen 8 november ingestort en negen arbeiders geraakten bedolven onder het puin. Een man overleefde de instorting niet. Alain Muller en vier andere medewerkers van de Scheepswerf Lowyck die ter plaatse zijn om de galei te monteren waren nog onderweg toen de ramp gebeurde. De werfkeet waarin ze zich zouden omlinden is wel totaal vernield.

In het museum waren nog maar twee segmenten van de galei geassembleerd. De onderdelen van de replica hebben nauwelijks schade opgelopen, maar verder werken was uiteraard onmogelijk. Voor de Vlaamse scheepsbouwers zat er niets anders op dan huiswaarts te keren. Momenteel wordt nog gewacht op de resultaten van een aantal stabiliteitsproeven. Wellicht volgende week wordt het licht op groen gezet om de opbouw te hervatten. (gw)

VLOOT

ex-Z.50 Tijn even in Oostende

De Z.50 Tijn (bouwjaar 1982), drie jaar geleden geschrapt voor de vervanging door de Z.18 Soetkin van de Rederij Couwijzer-Versluys, werd begin dit jaar verkocht aan Michael Craossan uit Dublin. Het vaartuig werd aangepast voor de visserij op St.-Jacobsschelpen en omgedoopt tot Sea Queen met thuishaven Waterford. Twee weken geleden lag het vaartuig enkele dagen aan de H. Baelskaai voor de uitvoering van een herstelling.

NEDERLAND

opleidingsschip "Koningin Juliana" verkocht

Na meer dan 25 jaar dienst maakt het

Nederlandse visserijopleidingsschip "Koningin Juliana" deze maand haar laatste reis met een groep leerlingen. Het schip werd in 1976 gebouwd als schoolschip voor vissers en toekomstige koopvaardij-officieren. Het is uitgerust voor diverse vistechnieken en voorzien van een uitgebreid arsenaal elektronische apparaten voor de visserij, navigatie en communicatie. Meer dan 15.000 leerlingen uit het scheepvaart- en visserijonderwijs hebben een deel van hun opleiding gekregen aan boord van het schip. Na enige aanpassingswerken wordt het vaartuig door het ministerie van Justitie toegevoegd aan de vloot van vier schepen van de jeugdgevangenis waarop ontspoorde jongeren begeleid worden.

GELD

Vlaamse visserij maakt onvoldoende gebruik van subsidie

Voor de periode 2000-2006 is 35,5 miljoen euro (1,4 miljard frank) Europees geld beschikbaar om de Vlaamse visserij te ondersteunen. Van dit bedrag werd tot op heden slechts 3,67 miljoen of amper tien procent effectief goedgekeurd en 544.812 euro daadwerkelijk uitbetaald. Minister Ludo Sannen verstrekte die cijfers op vraag van de Volksvertegenwoordiger Gilbert Vanleenhove uit Bredene.

Vanleenhove informeerde zich over de verdeling van de Europese subsidies in ons land, en over de innovatie in Vlaanderen.

Wat de visverwerking betreft gaat de meeste investeringsteun naar modernisering van de verwerkingsplaatsen en de productiekwaliteit.

Minister Sannen vermeldt ook dat een jaar geleden het project "viskwaliteitsbeoordeling" werd goedgekeurd. Het VKB-project (Vis Kwaliteit Beoordeling) van de Rederscentrale heeft als doel een achttal viskeurders of experts van de drie visveilingen en van de VDAB vertrouwd te maken met een gestandaardiseerde viskwaliteitsbepaling (KIM-methode). Een dergelijk kwaliteitsbepaling bestaat reeds voor tong, tarbot, kabeljauw en pladijs. Dit lijstje wordt nu aangevuld met nog eens dertien vissoorten. Daarna wordt ook een geïnformatiseerde database voor de kwaliteitsbepaling van elke soort opgesteld.

In oktober is deze KIM-training trouwens gestart in de lokalen van de Departement visserij in Oostende. Ir. Karen Bekaert van het departement mocht voor de eerste opleidingsdag twaalf deelnemers verwelkomen die zich willen scholen tot keurmeester.

Voor de visserij zelf werden geen gegevens verstrekt voor wat betreft het aantal aanvragen. Wel werd onlangs meegegeeld dat de RC recht heeft op subsidies voor een project dat alternatieve visserijen onderzoekt. (gw)



De zee en nine-eleven

De gebeurtenissen in New York op 11 september 2001 vormen aanleiding voor het invoeren van uiterst strenge veiligheidsmaatregelen op schepen en in havens. De maatregelen, die op 1 juli 2004 in voege treden, werden door de International Maritime Organization (IMO) opgesteld en staan bekend als de 'International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code'.

Voor iedereen die betrokken is, zij het als rederij of als havenuitbater, is het dan ook van essentieel belang de opgelegde maatregelen grondig door te nemen en tegen uiterlijk juli 2004 te implementeren. In dat kader heeft de International Chamber of Shipping een nuttige gids uitgegeven met de voor zich sprekende titel "Maritime Security. Guidance for Ship Operators on the International Maritime Organization (IMO) International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code".

Wie interesse heeft neemt contact op met de International Chamber of Shipping, Carthusian Court, 12 Carthusian Street, London EC1M 6EZ. Tel. +44/20/7417.2855. Fax +44/20/7417.8877, e-mail: ics@marisec.org.

s.s. Statendam

Bij de Nederlandse uitgeverij Walburg Pers verscheen in oktober

ber "s.s. Statendam (1929-1940). De geschiedenis van de s.s. Statendam en de N.V. Maaldienst der Holland-Amerika Lijn", geschreven door F van Tuikwerd. In elke wereldhaven zijn er altijd schepen waarmee de mensen als vanzelf een band koesteren, waarvan de reizen met meer dan normale belangstelling werden gevolgd en die konden rekenen op een warm onthaal als ze een haven binnenliepen... Het Nederlandse 'Statendam' was zo'n schip. Het levenverhaal ervan blijft tot de verbeelding spreken. Na een lange bouwtijd van 10 jaar met veel problemen, vertrekt de 'Statendam' op 11 april 1929 voor de eerste van in totaal 97 transatlantische reizen. Met een inhoud van 30.000 ton en twee stoomturbines met een gezamenlijk vermogen van 20.000 pk, is het in die dagen het grootste schip van de Nederlandse handelsvloot. Naast de lijndienst met Amerika vaart de 'Statendam' cruises naar West-Indië, het Middellandse Zeegebied en Scandinavië. Bij het begin van WO II gaat het schip reddeloos verloren bij de bombardementen op Rotterdam.

Nooit eerder is op zo boeiende wijze verslag gedaan van de bouw en de levensloop van dit bijzondere schip. Geïllustreerd met talloze authentieke, nooit eerder gepubliceerde kleurenafbeeldingen, foto's en constructietekeningen.

"s.s. Statendam" (ISBN 90-5730-249-7) werd op groot formaat met een harde kaft uitgegeven. Het boek telt 352 pagina's en kost 49.50 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij, Walburg Pers, Postbus 4159, 7200 bd Zutphen. Tel. (+31) 575-510522, Fax (+31) 575-542289, E-mail: info@walburgpers.nl.

In zwaar weer

Half oktober verscheen bij de Nederlandse uitgeverij Walburg Pers het boek "De Holland-Amerika Lijn in zwaar weer" van Arnout C. Gischler. In dit boek beschrijft hij op basis van eigen ervaringen en die van vele oud-collega's hoe de Holland-Amerika Lijn (HAL) de stormen trotseerde en in rustiger vaarwater terecht kwam. Het boek biedt voor het eerst een kijkje achter de schermen hoe de rederijen de teloor-

gang zelf hebben beleefd. In 1969 maakt Arnout Gischler een reis naar New York en de Caribische eilanden. Voor de HAL onderzoekt hij de mogelijkheden om zich toe te leggen op de cruisevaart. Hoewel de Nederlandse koopvaardij na de Tweede Wereldoorlog nog een laatste opleving beleeft, is de grandeur van weleer verdwenen. Vooral door de concurrentie van de luchtvaart komt de HAL in zwaar weer terecht. De reis van Gischler markeert het begin van een ingrijpende koerswijziging. De overstap van lijndiensten naar cruises betekent ternauwernood de redding. Gischler heeft deze turbulente periode als 'manager planning' van dichtbij gevolgd en later als 'executive vice president' mede vormgegeven. De kleurrijke, anekdotische vertelstijl staat garant voor een prettig leesbaar boek, waaruit duidelijk de tijdgeest spreekt.

"De Holland-Amerika Lijn in zwaar weer" (ISBN 90-5730-262-4) werd op handig formaat uitgegeven. Het boek telt 224 pagina's en kost 19,95 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij, Walburg Pers, Postbus 4159, 7200 bd Zutphen. Tel. (+31) 575-510522, Fax (+31) 575-542289, E-mail: info@walburgpers.nl.

Goede burenen

In de reeks 'Historische Economie en Ecologie' verscheen onlangs bij Academia Press het boek "Goede nabuurschap? De Waterverdragen tussen België en Nederland 1960-2002", door dr. Vanfraechem. De vlotte maritieme toegankelijkheid van de Antwerpse haven is een constante zorg voor de verschillende havenbedrijven, haar belangengroepen en de betrokken Vlaamse administratie. Getijgebonden vaart op de Westerschelde moet de Antwerpse haven wapenen in haar dagelijkse concurrentiestrijd met de andere havens uit de zogenaamde Le Havre-Hamburg range. Vanuit Antwerpen komt vaak het verwijt dat Nederland noodzakelijke aanpassingswerken aan de rivier tegenhoudt omwille van havenconcurrentiële motieven. Dit getuigt niet van goede nabuurschap, stelt men in Antwerpen. In zijn boek analyseert de auteur kritisch deze verdieppingsproblematiek en aanver-

wante dossiers.

"Goede nabuurschap? De Waterverdragen tussen België en Nederland 1960-2002" (ISBN 90-382-0442-6) telt 156 bladzijden. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Academia Press, Eekhout 2, B-9000 Gent. Tel. +32(0)9/233.80.88, Fax +32(0)9/233.14.09, e-mail: info@academia-press.com.

Walvisboek

Eind oktober 2003 verscheen bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers "Het Walvisboek. Walvissen en andere zeezezens beschreven door Adriaen Coenen in 1585" onder redactie van Florike Egmond, Peter Mason en Kees Lankester. "Het Walvisboek" bevat een zeer ruime selectie van teksten en sprekende, in de oorspronkelijke waterverfkleuren overgenomen afbeeldingen uit het werk van Adriaen Coenen. De begeleidende teksten geven in modern Nederlands Coenens eigen woorden weer, waarbij zijn manier van schrijven – geestig, levendig, vol anekdotes, persoonlijk en bepaald niet literair – zo veel mogelijk is gerespecteerd. Bovendien vullen actuele marienbiologische gegevens de 16de eeuwse observaties aan en wordt de informatie geplaatst binnen de bredere context van de Noord-Europese geschiedenis van deze periode.

Aan het einde van de 16de eeuw speurde de Scheveningse jutter Adriaen Coenen de Nederlandse stranden af op zoek naar aangespoelde zeezezens. Zijn mooiste en zeldzaamste vondsten legde hij vast in enkele manuscripten boordevol aantekeningen en wonderlijke, kleurrijke illustraties – van een doodgewone haring tot een exotische maanvis. Zijn werk bevat de eerste Europese tekeningen van walvissen, in een naïeve, maar buitengewoon levendige stijl. Daarmee vormen zijn manuscripten (bewaard bij de Koninklijke Maatschappij voor Dierkunde te Antwerpen) een document van onschatbare waarde over de natuur in Coenens tijd. "Het Walvisboek" is een niet te missen uitgave.

"Het Walvisboek" (ISBN 90-5730-282-9) werd met een harde kaft op landscape-formaat uitgegeven, telt 224 bladzijden en kost 39,50 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Walburg Pers, Post 4159, 7200 bd Zutphen. Tel. +31(0)575/510.522, fax. +31(0)575/542.289, e-mail: info@walburgpers.nl.

Groene jongens in dialoog met vissers

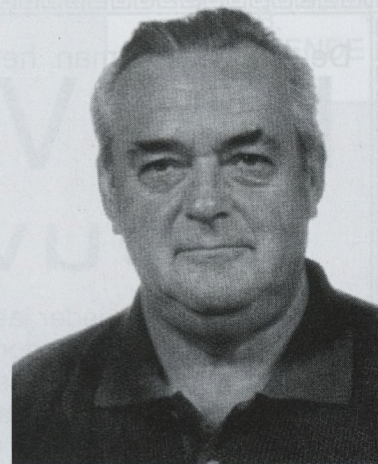
De Nederlandse 'Stichting De Noordzee' vraagt sinds enige maanden aan vissers en andere belanghebbenden om met hen in verbinding te treden. De Stichting heeft een e-mailadres geopend waarop vissers hun gedachten over de huidige situatie in de sector, de problemen met kabeljauw en de herstelplannen voor deze vissoort kunnen communiceren met de milieustichting. Vlaamse vissers die zich daartoe zouden geroepen voelen kunnen hun ding kwijt op e-mailadres kabeljauw@noordzee.nl.

Haringvissers gezocht

De Rederscentrale deelt mee dat reders die een vergunning wensen te bekomen voor de haringcampagne 2003-04 zo vlug mogelijk een aanvraag moeten indienen bij het secretariaat van de Rederscentrale, H. Baelskaai 25 te Oostende (tel. 059 / 32 35 03).

Departement zoekt medewerker

Het Departement Zeevisserij van het CLO (voorheen Rijksstation voor Zeevisserij) in Oostende zoekt dringend een medewerker om op zee te gaan met commerciële vissersvaartuigen. Zijn taak bestaat erin metingen uit te voeren op de teruggooi aan boord van boomkorvaartuigen in de Noordzee, de Ierse Zee, de Keltische zee en de Golf. Daartoe zal de betrokkenen tien à twaalf reizen per jaar moeten maken. Tussenin wordt hij aan het werk gezet bij de bemonstering in de vismijn en het labowerk op het Departement. Ervaring op zee strekt tot aanbeveling. Specifieke opleiding wordt gegeven door het Departement. Het loon is afhankelijk van het diploma. Er is voorzien in vakantiegeld, eindejaarspremie, uitbetaling van de overuren en een onkostenvergoeding. De proefperiode vangt aan op 1 januari 2004 en wordt gevolgd door jaarlijks verlengbare contracten (minstens tot en met 2006). Kandidaten nemen contact op met Frank Redant, hoofd van de afdeling biologie en naaktcultuur op het departement Zeevisserij,



We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Schipper ter Visserij op rust Alfred Van Loo, echtgenoot van Daniëla Mollet. Alfred werd geboren te Nieuwpoort op 22 juni 1934 en overleed thuis in Lombardsijde op 5 november 2003.

Van Loo monsterde de eerste keer aan op 7 september 1949 op de O 228. In 1974 kwam hij aan de kost als schipper van de N 706. Hij eindigde zijn loopbaan als visser in 1987 waarna hij 'peerder' (kaaiwerker) werd in de Nieuwpoortse visserij.

Op 27 oktober overleed te Oostende Albert Ryssen (°26 september 1917), reder op rust van de O 175, echtgenoot van Madeleine Rubben.

Ankerstraat 1 te 8400 Oostende. Tel.: 059 34 22 61 en 059 34 22 50. E-mail kan naar frank.redant@dvz.be.

Rederscentrale zoekt front met Nederland

In Visserijnieuws, het blad van de Nederlandse vissector, publiceerde een mededeling van de Rederscentrale die de Nederlandse collega's vanuit Zeebrugge oproept om 'aan 't zelfde zeel te trekken'. Dat kan, zo laat directeur Corbisier weten, via de 'European Fishing Action Group' en ook binnen het Raadgevend Comité binnen de Europese Unie.

De sint, de kerstman, het nieuwjaarscadeau...

Het Visserijblad als nieuwjaarscadeau

Cadeautjes! Ach, ieder jaar is het weer een kwelling. Wat moeten we nu weer bedenken? Een doos sigaren, een doos pralines, een doos dassen, een doos bloemen, een doos taarten, een doos goede voornemens...

Wat dacht u van **een jaarabonnement op Het Visserijblad**. Het is haast zeker dat er iemand in uw omgeving is die het erg op prijs zou stellen mocht u hem/haar een jaarabonnement op HVB **cadeau** doen: uw echtgenoot bijvoorbeeld, of uw bemanningsleden, de aalmoezenier, een leerling aan het Provinciaal Maritiem Instituut, uw reder of uw scheepsjongen, een zeezot uit de buurt of een zakenrelatie uit het verre binnenland...

Een jaarabonnement op HVB is een LANGWERKEND cadeau. In 2004 krijgt de door u begunstigde 12 maanden lang uw cadeau toegestuurd.



U betaalt voorlopig **niets**. U wacht tot u van ons een factuur toegestuurd krijgt (29,75 euro voor België. Voor de andere landen, zie colofon op pagina 3). Op het einde van het jaar (dus vóór 1 januari 2004) gaat het nieuwjaarsnummer van HVB al op de post en nog tijdens de nieuwjaarsdagen kan de persoon die u hieronder als begunstigde aangeduid hebt, genieten van het prachtige geschenk dat zij van u kreeg.



Omdat ook wij het appreciëren dat u iemand HVB cadeau doet, geven ook wij u van de weeromstuit een nieuwjaarscadeau. De schenker van het jaarabonnement krijgt van ons GRATIS 'De Trein' toegestuurd, een novelle van Flor Vandekerckhove een cadeau van 14,85 euro!!!

Bon uitknippen en terugsturen naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene

Ja, ik schenk een jaarabonnement op HVB aan hieronder vermelde begunstigde

Naam en voornaam:

Straat en huisnummer:

Postnummer en gemeente:

Ik betaal nog niets, maar wacht op de factuur die mij (samen met het *gratis* geschenkbek) toegestuurd wordt op onderstaand adres

Naam en voornaam, ev. firmanaam

Straat en huisnummer

Postnummer en gemeente

Desgevallend BTW-nummer