

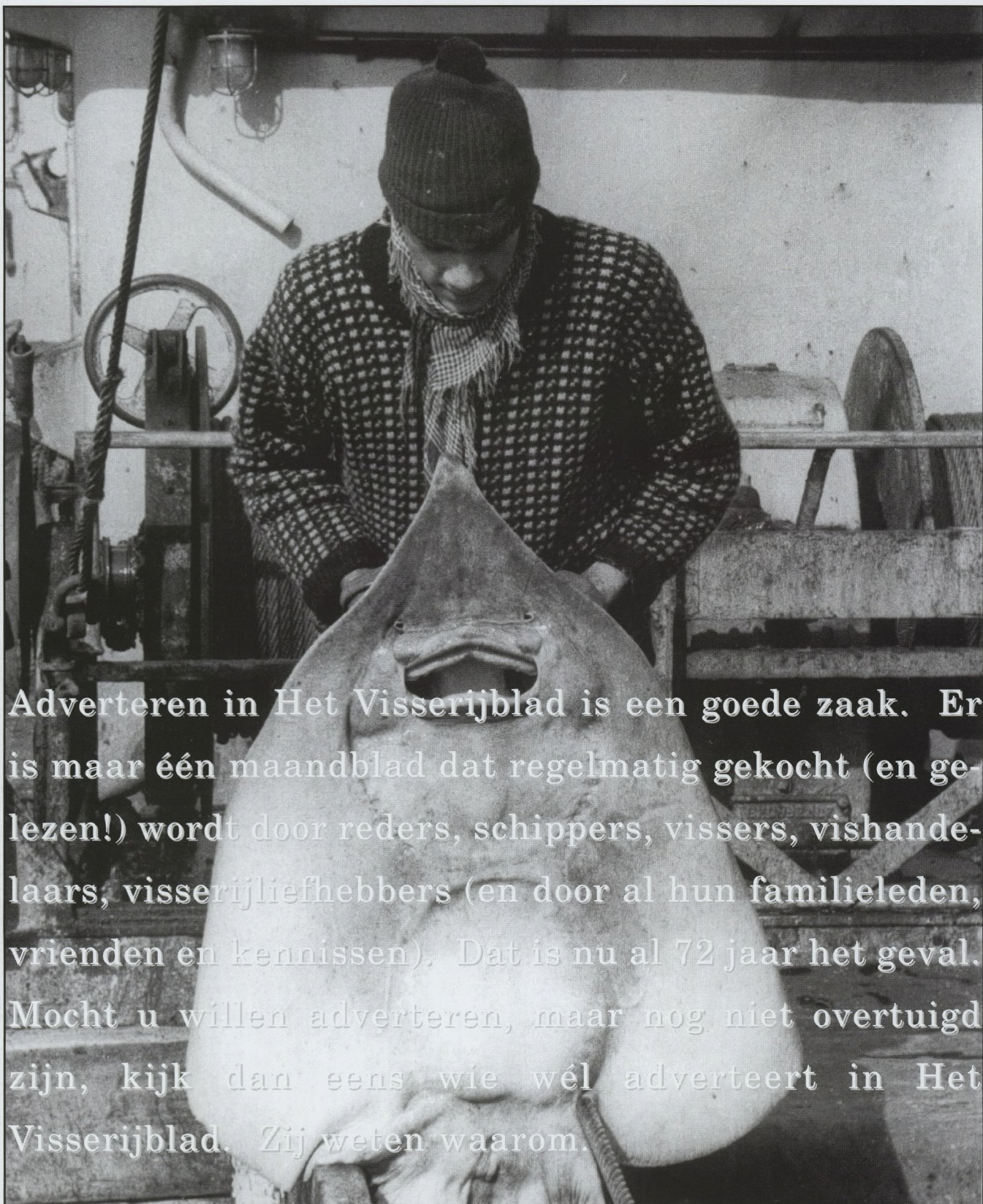
de quota van 2005

HVB wordt tweeënzeventig

nieuwe rubriek: de vloot, schip per schip

sterke concurrentiestrijd, flauwe garnaal

groot interview: van de 'plantrekkerij' naar een plan



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 72 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 72

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,
Brusselstraat 12, 8450 Bredene
Tel. en fax: 059/32 55 59
E-mail:
het.visserijblad@telenet.be

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

* Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 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

tweeënzeventig



ER ZIJN ER maar weinigen die gedacht hebben dat wij het al die jaren zouden volhouden, de uitgave van HVB. Er was immers de objectieve situatie van een sector die dermate afgebroken werd dat het produceren van een onafhankelijk blad een schier onmogelijke opdracht werd. HVB is immers een tijdschrift van, voor en in de vissersgemeenschap en geloof me, buiten die op apegapen liggende gemeenschap bestaat er nauwelijks meer dan een oppervlakkige interesse voor wat zich hier afspeelt.

Daarenboven werd HVB omwille van zijn redactionele onafhankelijkheid ook nog eens geboycot door de visserijchefs. Tot hun ontsteltenis namen wij die redactionele onafhankelijkheid erg serieus op. We stonden ons geenszins aan het slaan en zalven dat ons deel werd. We lieten ons niet leiden door de geldmacht, niet door de adverteerders, niet door deze of gene politieke partij, niet door postjes die ons aangeboden en onthouden werden, niet door de opiniemakers die in de sector de dienst uitmaken, niet door de zgn. goede zielen die hun pogingen om 'de vissers op een hoger zedelijk peil te brengen' gedwarsboomd zagen door onze libertaire aanpak, niet door een minister die godbetert in de senaat ging verklaren dat de redactie geleid werd door een karaktergestoorde mens.

Maar kijk, gaandeweg ontwikkelde HVB zich tot een uniek opinieblad in de vissersgemeenschap, een blad waarvan een grote reder (géén vriend van HVB) gisteren nog graag wilde toegeven dat je vandaag niet kunt weten wat zich in de Vlaamse visserij afspeelt als je dit blad links laat liggen.

Dat die reder dat graag toegaf 'deed ons deugd', maar niet zoveel als de uitlating van een visser die ons meegaf dat we 'alleen maar door te schrijven veel veranderd hebben in de visserij'. Met andere woorden, we zijn ons uitgangspunt trouw gebleven en HVB start vandaag zijn tweeënzeventigste jaargang.

Tweeënzeventig, maar nog steeds 'alive and kicking'. We zullen ook dit jaar het blad verder verbeteren. Uiteraard doen we dat op de manier die ons al die tijd geleid heeft. We blijven de tering naar de nering zetten en die povere nering laat ons niet toe spectaculaire stappen te zetten. Geen glanzend papier, geen vierkleurendruk, geen glossy; eerder integendeel, want besparingen zullen ook weer dit jaar ons deel zijn. Maar er komt wèl weer een nieuwe, interessante rubriek en stap voor stap gaan we ook iets aan de presentatie van HVB proberen te doen.

Dit is het moment om de adverteerders te bedanken die ons trouw gebleven zijn. Ook danken we de vissers en de vissersvrouwen die de juridische structuur van dit blad (de vzw Liefkemores) met hun naam ondersteunen. De lezers van dit blad betrekken we uiteraard graag in onze nieuwjaarshulde. Maar in deze kerstdagen, waarin een vredesboodschap hoort, danken we het meest van al onze beste vijanden. Zij hebben ons ertoe verplicht onze blik scherp te houden en onze analyses uit te klaren. Op die manier hebben ook zij bijgedragen tot de invloed die dit armlastige, sobere blad vandaag nog steeds in de vissersgemeenschap uitoefent.

Dat althans is de mening van...

de man op de kaai

UW MENING

VUILE WAS

polemieken

IDEËN

**Duurzaamheid &
... VERSE VIS**

GEHEIMEN

VERHALEN

MENSEN

analyse

VAARTUIGEN

GEHEIMEN

VISTECHNIEKEN

interviews

ACHTERGRONDEN

TEGENSPRAAK

perspectieven

CIJFERS

FEITEN



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

ARGUMENTEN

DUIDING

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

(Voor Nederland zie tarieven
onder colofon op pagina 3)

van de 'plantrekkerij' naar het strategisch plan

'De Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling vzw (SDVO) is inmiddels uit de startblokken geschoten en kan met de beschikbare fondsen allerlei projecten opstarten', zo lezen we in een vroege nieuwjaarsboodschap van federaal minister van Mobiliteit Renaat Landuyt. De minister stipuleert een beetje verbloemend dat de fondsen volledig afkomstig zijn uit de sector, wat niet helemaal onjuist is als men een stuk van de bedrijfsvoorheffing van de werknemers, dat normaliter naar de staatskas vloeit, als dusdanig beschouwt. We gaan die discussie hier niet verder voeren. We willen het hier hebben over de SDVO. En we vertrekken van het feit dat de visser die het fonds spijst zich niet aangesproken voelt als je het onderwerp aansnijdt.

ZEER GOED OP de hoogte is Ivan Victor, de 53-jarige nationale kopman van de Belgische Transportarbeiders & Zeemansbond (BTB) die binnen de bestuursraad de voorzittershamer hanteert. Vanuit zijn twintigjarig vakbondsverleden (1) heeft hij de malaise binnen de visserijsector zien aankomen en hij heeft er vooral niet over gezwegen, zo leert ons ook het HVB-archief.

"We moeten houden wat we hebben. Zowel voor de aanvoer, productie als scheepsbouw mogen we de expansie vergeten. Alleen op het gebied van de verwerking van de vis is er nog een uitdaging. Straks worden de grenzen open gooid en wij beschikken over getrainde en goede arbeidskrachten en over gespecialiseerde bedrijven. We moeten dus zien buitenlandse vis naar hier te krijgen",
zei vakbondsman
Ivan Victor vijftien

jaar

geleden (2) in een interview met dit blad. Even verder stond: *"Een ander gevaar is ook dat de Nederlanders zich inkopen in Belgische rederijen. Zij zullen onze quota opvissen met vaartuigen die gebouwd werden met Belgisch scheepskrediet. Wat staat ons dan in 1992 te wachten als ook buitenlanders onze vaartuigen mogen bemannen?"* Intussen zijn we al in 2005 en wat Victor voorspelde is bewaarheid geworden. Maar je moest natuurlijk geen visionair zijn om het te zien aankomen. Ivan Victor heeft zijn visie verdedigd in de talrijke raden en commissies waarin hij zetelt en stond aan de kant van de groep die niet bij de pakken bleef zitten. Toch is duurzame actie nog tot januari 2001 uitgebleven. Dat was de tijd waarop de eerste Staten-Generaal voor de visserij in in het Oostendse stadhuis plaatsgreep. En pas dan kwam er iets in beweging. Het initiatief van toenmalig Vlaams minister voor Tewerkstelling en Toerisme Renaat Landuyt stierf géén stille dood en dat was vooral aan zijn stappenplan en de werkzaamheden binnen de tripartiete werkgroep Zeevisserij (3) te danken.

"Over de oprichting van een Stichting werd toen inderdaad voor het eerst gesproken. Het was de bedoeling om alle krachten binnen de sector te bundelen", beaamt Ivan Victor die samen met zijn ACV-collega Michel Claes aan de kar trok.

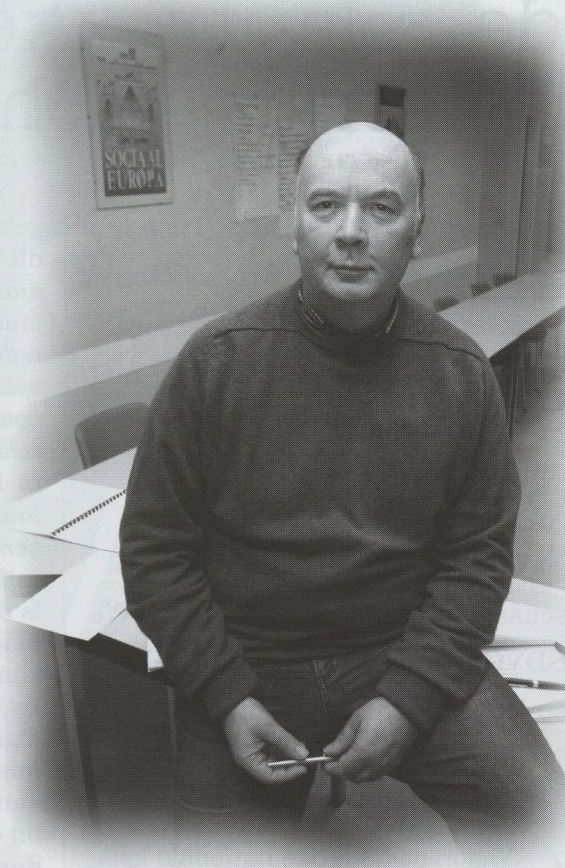
"Het was helemaal niet de bedoeling dat de SDVO de plaats en de taken van de patroonsorganisatie of de vakbonden overnam. De Stichting kende zich een andere missie toe. De ideeën waren er, maar de middelen vinden bij een sector die bij wijlen zieltogend was lag niet voor de hand. We vonden een oplossing in de regeling die reeds sinds 1946 bestaat voor sectoren waar de lonen niet vast zijn en bijvoorbeeld afhangen



van fooien. Ook de visserslonen zijn zeer variabel. Hierdoor konden we een regeling uitwerken waardoor het verschil tussen de bedrijfsvoorheffing op de fictieve lonen en de werkelijke lonen voor de financiering van de Stichting kon aangewend worden."

De volgende stap was het statuut van de visser, ook gefinancierd vanuit de forfaitaire voorheffing.

Ook hier blijkt het HVB-archief een eye-opener te zijn: "Een beter statuut voor de zeevisser hangt alleen af van de zogenaamde sociale partners: dat zijn de reders en de vertegenwoordigers van de vissers (de vakbonden). Wat moeten ze doen om de sociale situatie van de vissers te verbeteren? Wel, die sociale partners moeten alleen maar een akkoord sluiten over een reeks nieuwe loon- en arbeidsvoorwaarden, de reders moeten vervolgens alleen



maar bereid zijn dat ook toe te passen, er dus voor te betalen", luidde het in een denkoefening van de vakbondsmen vijf jaar geleden. (4) Hij voegde eraan toe dat het afsluiten van een allesomvattende CAO de enige dam is die men kan opwerpen tegen de teloorgang van de zeevisserij en deed een oproep om er vlug werk van te maken.

HVB: Er worden forse bedragen genoemd als het gaat over het kapitaal waarover de SDVO kan beschikken.

Victor: "Ik hoor ook allerlei cijfers, zelfs een bedrag van 300 miljoen frank per jaar. In werkelijkheid wordt de opbrengst van de regeling die in de kas van het Zeevisserijfonds wordt gestort geraamd op twee miljoen euro of 80 miljoen frank per jaar. Dat bedrag werd ook doorgegeven aan de Europese Commissie die de steunmaatregel heeft

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

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

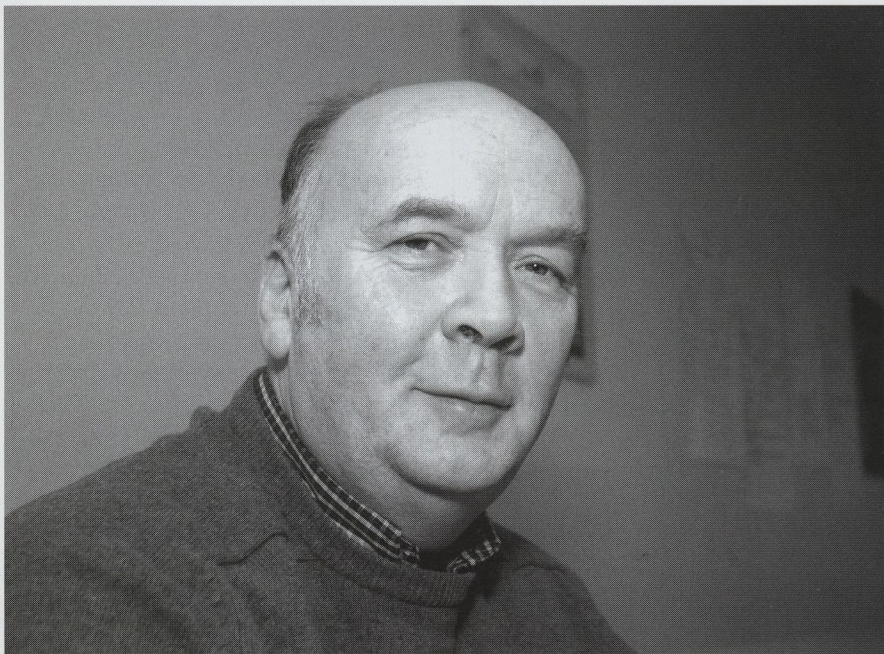
Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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

BVBA

LEKENS H.





uitgepluisd. Ik denk dat dit bedrag een maximum is en het helemaal zeker dat het gehaald wordt ben ik niet. Voor de werkgevers is dit geen kostenverhogende regeling. Voor ons was het duidelijk dat de sector die bijkomende last moeilijk zou verteren.”

HVB: Sinds wanneer gaan de afhoudingen naar het Zeevisserijfonds?

Victor: “De verrekening van de afhoudingen en gebeurt reeds sinds halfweg 2003.”

HVB: Daar moeten ook de werkingskosten van de stichting mee betaald worden?

Victor: “Dat klopt natuurlijk. De stichting heeft een bestuur bestaande uit zes beheerders onder mijn voorzitterschap, overigens een onbezoldigde functie. Het bestuur is paritair samengesteld. De werkgevers zijn vertegenwoordigd

door de voorzitter van de Rederscentrale (Jaak Gabriëls) en de twee ondervoorzitter (Bart Schiltz en Marina Lapeire-Nollet). De werknemersafgevaardigden zijn mijzelf voor BTB-ABVV, Michel Claes voor ACV-Transcom en Alex De Block voor de liberale vakbond. Daarnaast zijn er twee personeelsleden aangeworven: Michel Claes als secretaris en een boekhouder. Er is dus een probleem van onverenigbaarheid met de fulltime secretaris, Michel Claes, die in mei werd aangeworven en ondertussen ontslag heeft genomen in die functie. Tegen 1 februari moeten we een vervanger vinden. Wij kijken uit naar een kandidaat met een juridische vorming. Er staat ook nog de aanwerving van de projectcoördinator op ons programma, de creatie van een eigen website en we zouden graag nog een juridisch cel oprichten.”

HVB: De SDVO heeft een loket in de Ankerstraat

Victor: “We huren lokalen het gebouw van het Departement Zeevisserij aan de Ankerstraat. Daar is een ons permanent secretariaat gevestigd en het uniek loket waar de reders terecht kunnen met problemen en voorstellen.”

HVB: De SDVO verdeelt dan het geld?

Victor: “De inkomsten van de SDVO moeten integraal terugvloeien naar sectorgebonden activiteiten en dit binnen de context van de Europese staatshulprichtlijn. Ik weet dat de verwachtingen bij de reders groot waren. Ze dachten dat de stichting in het

**SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK N.V.**

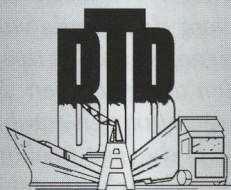
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73

E-mail: info@shipyard-lowyck.com

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

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

geval van de dure brandstofprijzen de kas zomaar kon openmaken en aan iedere rederij een enveloppe met een tussenkomst in de brandstofkosten kon bezorgen of het bedrijfsverlies kon indekken. Zoiets is door Europa streng verboden. De Stichting mag geen daden stellen die rechtstreeks intervensiëren in het bedrijfsresultaat van een onderneming.

HVB: In eerste nieuwsbrief van de SDVO omschrijft u de organisatie als een gesprekspartner

waarvan een belangrijke input wordt verwacht.

Victor: "Vooreerst wil ik zeggen dat het niet gemakkelijk was om de stichting op korte termijn gestructureerd te krijgen tot een geïliede

machine. De verwachten zijn ontzettend groot, maar beperkt door Europa waaraan wij verantwoording moeten afleggen. Anderzijds willen wij in overeenstemming met onze doelstelling bijdragen tot het creëren van de voorwaarden om een rationele en verantwoorde exploitatie van de visbestanden op duurzame basis

"Er was een probleem van onverenigbaarheid met de fulltime ACV-secretaris Michel Claes, die in mei ook in de Stichting werd aangeworven en intussen ontslag heeft genomen in de SDVO. Tegen 1 februari moeten we een vervanger vinden. Wij kijken uit naar een kandidaat met een juridische vorming. Er staat ook nog de aanwerving van de projectcoördinator op ons programma'

te waarborgen. Om de situatie te verbeteren zijn twee zaken noodzakelijk: meer vis en minder kosten. We weten intussen allemaal dat we met de huidige quota geen kant op kunnen. Dat is het grootste probleem. Anderzijds gaan wij projecten steunen die aan onze doelstellingen tegemoet komen. We zijn er ons van bewust dat we bij de beoordeling van projecten en voorstellen de grootst mogelijke objectiviteit aan de dag moeten leggen. In de eerste plaats kijken wij uit brandstofbesparende voor-

stellen zoals boomkorvaartuigen ook met borden laten vissen (zgn. outrigger bordentrawl) en hiervoor de ontwikkeling van prototypes van netten ontwikkelen. Een delegatie heeft trouwens reeds testen bijgewoond in de proeftank in van Seafish Authority in Hull. Een ander voorbeeld is onderzoek naar het effect van het gebruik van rolsloffen. (5)

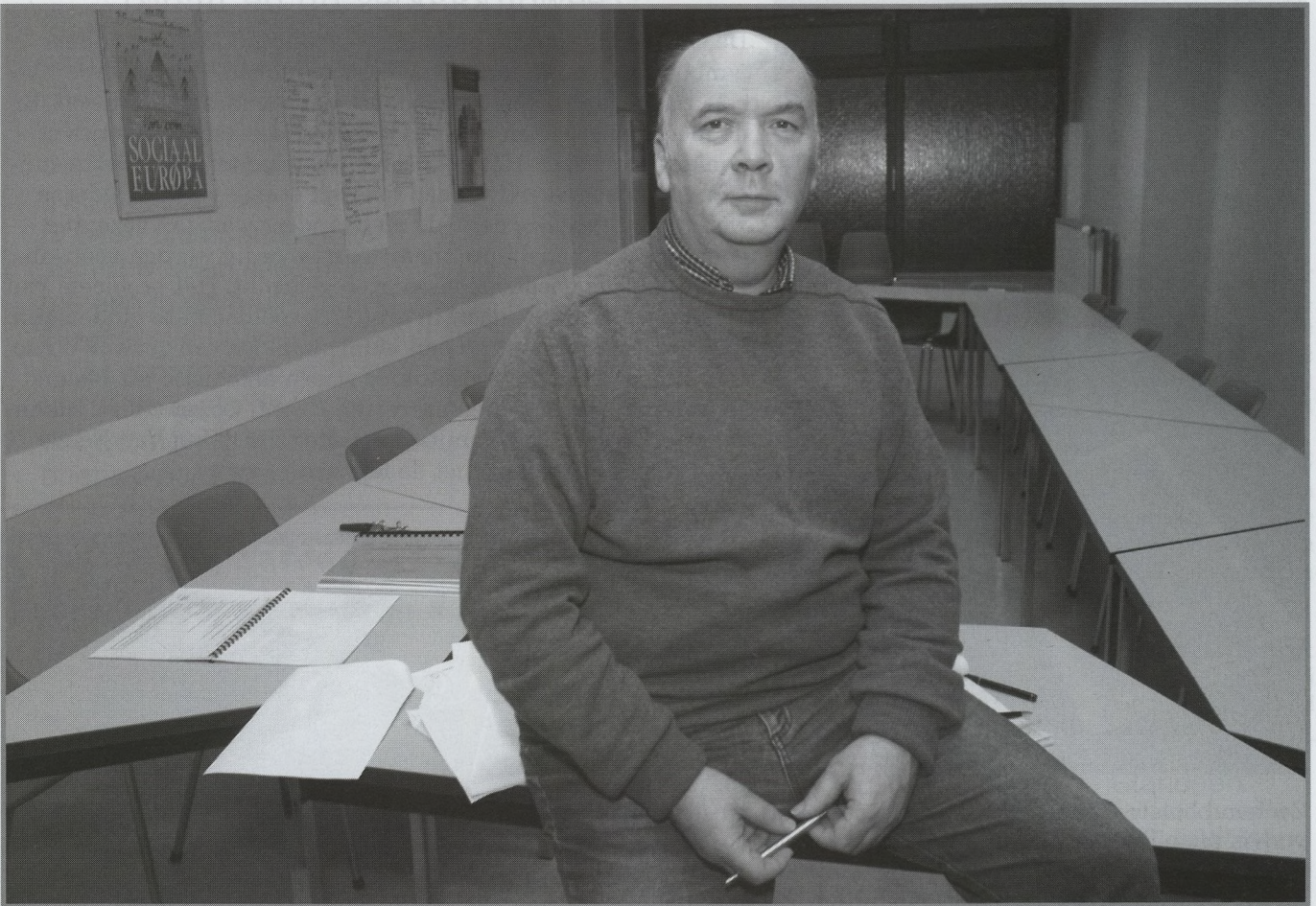
Het is ook onze opdracht om de problemen en de projecten met de reders te bespreken. Zij mogen ook zelf voorstellen indienen, maar dat op een enkele uitzondering gebeurde dat in het verleden nooit en dat zal wellicht niet veranderen. We moeten de begeleiding van de projecten financieren en even-

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

HVB is nu tweeënzeventig jaar jong.

Geef ons de middelen om...
er nog eens 72 bij te doen.





tuel ook de opleiding van de bemanningen. Daarom zullen wij ook publieke vergaderingen houden en uiteraard informatie verspreiden via onze tweemaandelijksse nieuwsbrief.”

HVB: Dan is er nog de ambitie om een bovenstructuur te creëren?

Victor: “Dat moet inderdaad gebeuren en wel met Europese middelen. Zo’n bovenstructuur stelt echter als voorwaarde dat er een verregaande samenwerking bestaat tussen de visveilingen. Nu

staat de infrastructuur van alle veilingen er zwaar onderbenut bij. Samenwerking kan leiden tot diversifiëring van jobs en waarom kunnen personeelsuitwisselingen niet bespreekbaar zijn? De vismijnen kunnen overgaan tot de installatie van fileer-portioneer- en verpakkinglijnen om een einde te stellen aan de transporten van vis naar het buitenland die dan verwerkt terugkeert. Zo houden we de toegevoegde waarde van die arbeid bij ons.

Het gesprek werd afgesloten met de verheugende vaststelling. “De

sector heeft voor het eerst daags voor de aanvang van de Europese visserijraad over de verdeling van de visquota strategische besprekingen gevoerd”, zegt Ivan Victor die dat als een positieve wending beschouwt. (gw).

(1) Ivan Victor werd in 1985 aangenomen als gewestelijk secretaris van de BTB/ABVV voor de arrondissementen Oostende-Diksmuide-Veurne en Brugge-Zeebrugge.

(2) HVB V / 1989 p. 28.

(3) De Tripartiete technische werkgroep Visserij, opgericht in de schoot van de Raadgevende Commissie Visserij van de Centrale Raad van het Bedrijfsleven, kreeg van de Ministeraad van 17.02.01 de opdracht om de structurele maatregelen ten aanzien van de aanvoersector te onderzoeken.

(4) HVB 6, 4 juni 1999

(5) Merken we hierbij op dat deze en andere gelijksoortige verbeteringen reeds in 2000 in een rapport samengebracht werden en in de sector verspreid door de werkgroep Cogito. (HVB 2000 / X / p. 14.) Vreemd genoeg moesten de initiatiefnemers toen constateren dat vooral Nederlandse bedrijven interesse toonden voor het rapport dat tal van innovatieve ideeën bundelt.

CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmaten - ankers - herbruikbare materialen - visserijbenodigheden - 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



Zeewolfkaakjes op de markt

De Oostendse vismijn probeert voortdurend met een ruimer aanbod de vismijn aantrekkelijker te maken voor de koper. Vorige maand werd een test gedaan met kaakjes van zeewolf. Bij de meeste vissoorten zijn voor het kieuwdeksel wangetjes of kaakjes aanwezig. Het kost soms was moeite om ze los te snijden, maar het levert wel een heerlijk stukje vis op. Ouderen weten dat *kibbeling* destijds niets anders was dan gezouten wangtjes van kabeljauw, maar tegenwoordig worden voor kibbeling allerlei goedkope vissoorten gebruikt. Het probleem van de kaakjes is dat ze nooit in grote hoeveelheden te vinden zijn. Een invoerder bracht nu een lading kaakjes van zeewolf op de Oostendse veiling. De visstukjes waren afkomstig uit IJslandse wateren en via Denemarken ingevoerd. Commercieel manager van Exploitatie Vismijn Oostende (EVO) Jan Van Eenoo toont hier een koelbox met de lekkernij. (gw)

Dode dwergvinvis voor o

Onderzoekers van het Instituut voor Natuurbehoud die een zeevogeltelling uitvoerden met de



Zeehond botsten voor de kust van Nieuwpoort op een dode walvis die bij nader toezien een jonge vrouwelijke dwergvinvis bleek te zijn. Het dier van 4,2 meter werd aan boord gehaald en overgebracht naar Oostende. In autopsie op het kadaver zal aan de universiteit van Luik zal de doodsoorzaak moeten uitwijzen. De dwergvinvis is de kleinste baleinwalvis die vaak voorkomt in de noordelijke Noordzee en zelden in het zuidelijk deel te zien is. Het was dan ook een uitzonderlijk voorval dat dit dier voor onze kust werd aangetroffen. (foto VLIZ)

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

Brieven voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te 8450 Bredene. U kunt ook e-mailen op het.visserijblad@telenet.be.

Brieven die naamloos verstuurd worden vliegen meteen in de prullenmand. De redactie behoudt zich het recht voor brieven in te korten. Publicatie houdt niet in dat we met de inhoud van de brief akkoord gaan.

Brieven



De nieuwjaarsgroet van de liberale vakbond aan de lezers van HVB

In deze donkere tijden, voor de sector gekenmerkt door immer schaarse quota en hoge brandstofprijzen, gaan we weer een nieuw jaar

in. Vandaar dat ikzelf, als vertegenwoordiger van de varende vissers voor de Liberale Vakbond, met u wil vooruitkijken naar de toekomst.

Wat brengt 2005? Ik denk dat we ons elk jaar die vraag wel stellen, zeker in die periode van Kerst en Nieuwjaar waar vele mensen even bekomen van de stress in hun werkomgeving, in de geborgenheid van de familiekring. Dit is ook een bezinningsmoment voor vele varende vissers een rustmoment, wanneer in die dagen een groot deel van de vloot even tot stilstand komt.

De vraag met hoeveel erkende vissers we eind 2005 nog zullen zijn, door de verminderde vaartdagen en ook door het dalend aantal vaartuigen. Worden varende vissers op termijn geen deeltijdse werknemers, niet in de echte zin van het woord zoals we deeltijdse arbeid definiëren, maar als vissers die nog een minimaal aantal dagen op zee verblijven en voor de rest in de werkloosheid belanden? Moeten we ons met de minimale instroom van vissers en de steeds grotere uitstroom niet afvragen of de varende vissers vanaf een bepaalde leeftijd niet om te scholen zijn om ze in te zetten aan wal? Geen makkelijke materie!

De uitvoering van het sociaal statuut is volop bezig en in de loop van 2005 is het toch hoopvol dat de zeevissers zullen zien dat het nieuw statuut geen dode letter is

gebleven maar dat de maatregelen in uitvoering worden gezet. Het is allemaal niet zo makkelijk. Voor het kiezen van de beste formule voor de tweede pensioenpijler moet je inderdaad verschillende verzekeraars tegen elkaar uitspelen teneinde voor onze leden de ideale formule te kiezen. Ook de Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling komt op kruissnelheid en na de studies wordt het in 2005 tijd voor de concrete uitwerking.

Zoals U ziet, er staat veel in de steigers. Het jaar 2005 zullen we met de andere sociale partners ijveren en concretiseren hetgeen we hebben vooropgesteld. De Liberale Vakbond wenst alle varende vissers, hun families en iedereen die ook maar met de sector bezig is een voorspoedig en vooral gezond 2005 !!!

Met syndicale groeten,

Alex De Bock

Nationaal Verantwoordelijke Zeevisserij
voor de Liberale Vakbond

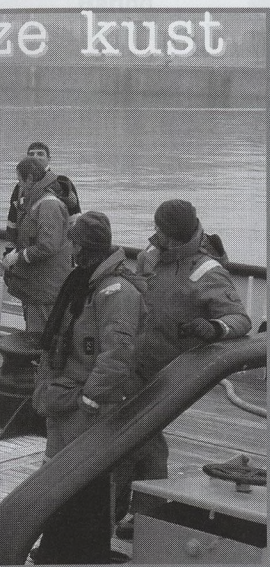
Gustave voer op de Standaard

In HVB van vorige maand stond een oproep om te achterhalen op welk vaartuig wijlen Gustave Wittevrongel in 1910-1911 gevaren heeft. Als mijn fiches een beetje op punt staan zou dit de B.66 VOLKS-VERTEGENWOORDIGER STANDAERT moeten zijn. Reder was G. D'Hondt (Gustave?). Het vaartuig werd gebouwd op de werven van Hamman in Oostende in hout en was een "dandy cutter met rond achterste". Het werd in juni 1909 gebouwd en mat 20.91 ton. Het was een vissersvaartuig dat, bij zijn indienstname, geen motor bezat (het voer dus onder zeil). Het is in Blankenberge ingeschreven op 08-11-1909. (als nieuw vaartuig). Het vaartuig is bij de bezetting in 1914 achtergebleven in de haven van Blankenberge en in de loop van W.O. I door de Duitse bezetter vernield.

Ik heb ook eventjes de lijst van "Lloyd Anversois" nagegaan en dit is het eerste vaartuig dat onder B.66 in de vaart gekomen is Hopelijk is dit het gezochte vaartuig,

(lijsten welke ik bezit : 31.12.1908 / 31.12.1907; 31.12.1904 / 31.12.1903 en 31.12.1901.)

Gino Povost, Wanzele



**HET
EERSTVOL-
GENDE HVB
IN UW
BRIEVEN-
BUS
OP VRIJDAG
4 FEBRUARI**

**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.



Quota 2002-2005

SOORT	ICES ZONE	BELG. QUOT. 2005	BELG QUOT. 2004	BELG QOUT. 2003	BELG QUOT. 2002
Kabeljauw	IIIa SK	10	10	10	20
	IIa, IV	807	807	807	1.474
	Vb, VI, XII, XIV 1		1	3	7
	VII-VIIa, VIII, IX, X	266	242	289	383
	VIIa	29	29	26	43
TOTAAL	1.113	1.089	1.135	1.927	
Schelvis	IIIa,b,c,d	18	18	11	23
	IIa, IV	544	625	419	817
	Vb, VI, XII, XIV	2	2	17	31
	VII, VIII, IX, X	128	107	91	103
	VIIa	17	12	9	21
	TOTAAL	709	764	547	995
Zw. koolvis	IIa, IIIa,b,c,d, IV	51	66	58	47
	VII, VIII, IX, X	14	18	22	10
	Vb (Faroër)	50	50	50	50
	TOTAAL	115	134	130	117
Witte koolvis	VII	529	529	529	529
	TOTAAL	529	529	529	529
Roodbaars	Vb (Faroër)	29	45	45	50
	Va (IJsland)	0	100	100	100
	TOTAAL	29	145	145	150
Wijting	IIa, IV	605	376	376	861
	VIIa	1	1	1	3
	VII-VIIa	211	263	309	309
	TOTAAL	817	640	686	1.173
Schol	IIIa SK	46	57	80	38
	IIa, IV	3.530	3.624	4.263	4.499
	VIIa	41	34	43	88
	VII d,e	843	992	977	1.095
	VII f,g	73	139	164	126
	VII h,j,k	29	29	36	61
	TOTAAL	4.562	4.875	5.563	5.907
	Tong	II, IV	1.527	1.417	1.454
VIIa		474	394	553	543
VII d		1.535	1.588	1.454	1.400
VII e		31	11	14	19
VII f,g		625	656	775	669
VII h,j,k		54	32	32	55
VIII a,b		61	45	47	50
TOTAAL		4.297	4.143	4.329	4.068
Tarbot, griet		IIa, IV	334	358	421
	TOTAAL	334	358	421	495
Rog	IIa, IV	542	590	694	816
	TOTAAL	542	590	694	816
Schar, bot	IIa, IV	491	533	627	738
	TOTAAL	491	533	627	738
Tongsch, witje	IIa, IV	352	380	448	527
	TOTAAL	352	380	448	527
Doornhaai	IIa, IV	19	76	95	120
	TOTAAL	19	76	95	120
Makreel	IIa, IIIa,b,c,d, IV	148	453	474	549
	TOTAAL	148	453	474	549
Sprot	IIa, IV	2.877	2.738	2.761	2.530
	VII d,e	38	50	50	60
	TOTAAL	2.915	2.788	2.811	2.590

Horsmakreel	Ila, IV	64	74	74	65	65	80	80
	TOTAAL	64	74		65		80	
Heek	Ila, IV	21		20	15		13	
	Vb, VI, VII, XII, XIV	220		202	152		139	
	VIII behalve VIIIc 7		7		7	4		
	TOTAAL	248	229	174	156	156		
Zeeduivel	Ila, IV	365		247	247		371	
	Vb, VI, XII, XIV	168	114		114	171		
	IV (Noorse wat.)	54	-	-	-	-		
	VII	2.318		1.931	1.179		1.719	
	TOTAAL	2.905	2.292	1.540	2.261	2.261		
Schartong	Ila, IV	5		6	8		8	
	VII	520		489	387		361	
	TOTAAL	525	495	395	389	389		
Langoestine	Ila, IV	1.117		993	869		870	
	TOTAAL	1.117	993	869	870	870		
Haring	I, II	27		25	13		30	
	IVc, VIId	9.684		9.159	8.739		7.528	
	TOTAAL	9.711	9.184	8.752	7.558	7.558		
Torsk-	IV (Noorse wat.)	1		-	-		-	
Leng	IIIa	10		-	-		-	
	IV (EG wateren)	11		-	-		-	
	IV (Noorse wat.)	7		-	-		-	
	V	14		-	-		-	
Andere	Noorse zone -62° NB	38	38	60	60	60	60	60
	TOTAAL	38	60	60	60	60	60	60

Ila, IV = Noordzee; VIIa = Ierse Zee; VIIf,g = Keltische Zee; IIIa = Skagerrak ; VIId = Oostelijk Kanaal ; VIII = Golf Biscaje; Vb = Westen Schotland; VIle = Westelijk Kanaal.

Commentaar

Sluiting vangstgebieden van tafel geveegd

ENKELE WEKEN GELEDEN, bij de bekendmaking van de vangstadvisies van de biologen en de voorstellen van de Europese Commissie, was het kommer en kwel alom in de Europese visserijsector. Nu de quota voor 2005 bekend zijn stond in geen enkele krantentitel 'Visserijen dode opgeschreven'. Niemand had dat resultaat verwacht, maar toch wordt het net weer wat aangehaald, ondanks het feit dat de gevreesde sluiting van belangrijke visgronden achterwege bleef. Vlaams minister-president Yves Leterme die als visserijverantwoordelijke in de Vlaamse regering de delegatie aanvoerde vatte het resultaat goed samen: "De leefbaarheid van de sector is voor 2005 alvast gevrijwaard."

DE EUROPESE VISSERIJMINISTERS hebben na twee dagen intensief onderhandelen de TAC-voorstellen van de Europese Commissie en dus ook de adviezen van de internationale visserijbiologen onderuit gehaald. Of het Nederlandse voorzitterschap daarin een rol heeft gespeeld laten we in het midden.

De TAC's worden volgens een vaste verdeelsleutel in nationale quota toegevoerd aan de lidstaten. Nederland, dat 75 procent van het tongquotum en 35 procent van het scholquotum in de Noordzee toegewezen krijgt, heeft er alle belang bij dat de TAC's in het grootste gedeelte van de gemeenschappelijke wateren niet dalen.

De Europese vissers mogen dit jaar 18.600 ton tong vangen op de Noordzee. Een meevaller, want dat is negen procent meer dan vorig jaar (17.000 ton). Daarvan gaat 1.550 ton naar onze vloot. Het scholquotum in de Noordzee daarentegen valt van 3.624 ton terug op 3.530 ton (-2,6 procent). Alle vangstgebieden bijeen mag onze vloot 154 ton tong meer aanvoeren dan vorig jaar maar de scholaanlandingen gaan met 313 ton achteruit. Omgezet in aanvoerwaarde, op basis van de gemiddelde prijs van vorig jaar (januari-november), houdt dat toch een omzetting van bijna één miljoen euro in voor de twee belangrijkste aanvoersoorten.

De Noordzee-TAC voor kabeljauw bleef gelijk en dat betekent ook voor onze vloot geen inlevering. Maar omdat het niet goed gaat met dit visbestand

stelden de ministers wel aanvullende maatregelen op. De boomkorvaartuigen die kabeljauw vangen in de Noordzee zien het aantal zeedagen van 14 op 13 per maand terugvallen.

Het voorstel van de Commissie om een aantal gebieden voor de kabeljauwvisserij te sluiten werd al in een vroeg stadium door de verenigde ministers van tafel geveegd met het argument dat de sluiting van gebieden in het verleden geen positief effect vertoonde op het herstel van het bestand. Wel werden striktere controlemaatregelen ontwikkeld.

Voor andere soorten, zoals tarbot, griet en tong-schar, werden de Commissievoorstellen met vangstreducties van 15 tot 20 procent (omdat dergelijke visserij veel kabeljauw als bijvangst oplevert) evenmin gevolgd. Het werd 8 procent. Omdat het goed gaat met de haring werd deze TAC aanzienlijk opgetrokken (+16 procent), maar van makreel mag dan weer wat minder gevangen worden.

Onze vloot heeft echter ook visrechten in andere gebieden. Van de sluiting van visgronden is weinig overgebleven. Enkel de Keltische Zee en het Bristol-

kanaal (VIII, g) gaan twee in plaats van drie maanden dicht in januari-februari, niet direct de periodes dat daar intensief wordt gevist.

Voor een volledig overzicht verwijzen wij naar de grote tabel op bladzijde 12).

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Alle toebehoren voor jachten



Antwerp Propeller Service

Kruibeeksesteenweg 162

2070 Burcht / Zwijndrecht

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

Fax: + 32 (0) 3 252 92 12

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

Website: www.antwerp-propeller-service.be

Samengevat zien de quota 2005 er voor onze vissers als volgt uit:

2005

	2005	+/- tov 2004
Tong	4.297 ton	+154 ton
Schol	4.562 ton	- 313 ton
Kabeljauw	1.113 ton	+ 24 ton
Schelvis	709 ton	- 55 ton
Wijting	817 ton	+177 ton
Zeeduivel	2.905 ton	+613 ton
Tarbot	334 ton	-24 ton
Roggen	542 ton	- 48 ton
Makreel	148 ton	-305 ton
Langoest.	1.117 ton	+124 ton

Ter vergelijking: de Nederlandse quota

(Cijfers in ton. Behalve makreel, allemaal quota in de Noordzee):

Tong	13.980	+ 1.190
Schol	22.066	- 124
Kabeljauw	2.619	sq
Haring	91.449	+ 10.760
Makreel	20.660 ton	- 6.996



N.V. SCHEEPSWERF

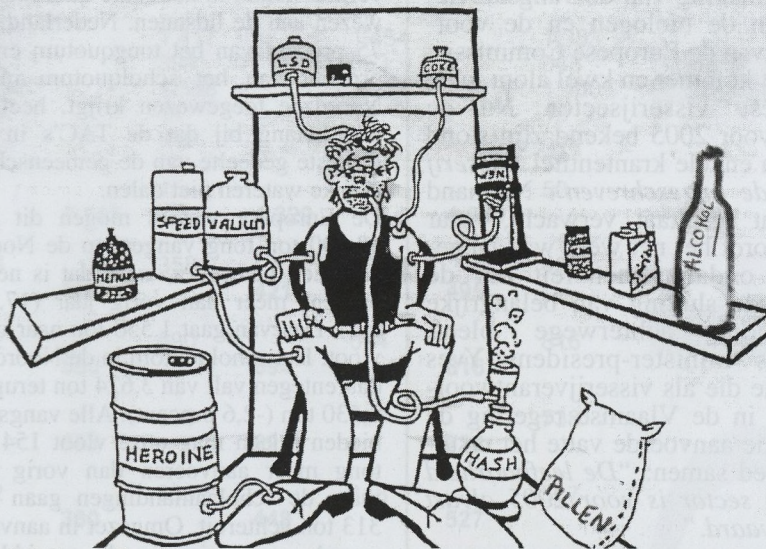
I.D.P.

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

Wil je ermee breken?



SOS-zelfhulpgroepen voor mensen met verslavingsproblemen.
Wekelijkse vergaderingen in Blankenberge, Brugge, Antwerpen,
Kortrijk, Menen, Oostende, Roeselare, Rumbeke en Gent.

Info? Tel.: 0474 745 715
Website: www.soszelfhulpgroepen.be
E-mail: soszelfhulpgroepen@hotmail.com

Z.18 Soetkin in beroep tegen veroordeling voor illegale lozing



DE REDERIJ BVBA Versluys Couwyzer, eigenaar van de Z.18 Soetkin, werd door de correctionele rechtbank in Brest veroordeeld tot een boete van 50.000 euro voor illegale lozing in Franse wateren en een schadevergoeding aan zeven benadeelden van 3.000 euro. Voor de feiten van 2001 werden de eigenaars door de Onderzoeksraad voor de Scheepsvaart eerder vrijgesproken.

OP 1 AUGUSTUS 2001 ontdekte het opsporingsvliegtuig van de Franse douane met de infraroodcamera een donkerkleurig spoor achter de grote boomkortrawler Z.18 die zich op dat moment in de Golf van Biscaje bevond. Volgens het verslag ging om een sliert van 2,5

kilometer lang en 20 meter breed. De Onderzoeksraad in Oostende onderzocht de zaak en kwam in december 2002 tot de conclusie dat de vermeende olievlek niet toe te schrijven was aan een olielozing van het vissersvaartuig. De Z.18 is een van de modernste vaartuigen van de vloot, pas in september 2000 in de vaart gebracht, en is voorzien van een Marpoltank om gebruikte olie op te slaan en af te leveren aan de ontvangstinstallatie aan de wal. De tank is niet voorzien van leidingen om de inhoud overboord te pompen. Ook het water van de lensputten kan niet in zee geloosd worden. Dat kan wel gebeuren met het smeltwater van het ijs uit het visruim. Het smeltwater is uiteraard verkleurd door de aanwezigheid van vislijm en bloed. De Franse controledienst stelde

toch een vervolging in tegen de eigenaar van het vaartuig. De Franse rechtbank oordeelde dat het vaartuig zich wel degelijk schuldig maakte aan vrijwillige olievervuiling en veroordeelde de rederij tot een boete van 50.000 euro. De rechtbank had 80.000 euro gevorderd. Zeven benadeelden die zich burgerlijke partij stelden kregen elk een schadevergoeding van 3.000 euro toegewezen.

De rederij legt zich niet neer bij het zware vonnis en betwist de rechtsgrond waarop de veroordeling is uitgesproken. Er zijn immers geen stalen genomen van het vermeende oliespoor en het vaartuig werd niet naar de dichtstbijzijnde haven verwezen, iets wat in dergelijke gevallen meestal gebeurt. De rederij gaat dan ook in beroep tegen de veroordeling. (gw)

Oproep

Zoals we dat al vele jaren in elk nummer van HVB doen, zullen we ook dit jaar telkens een 'activiteitenkalender voor vissers' publiceren. Daartoe plaatsen we ook telkenjare een oproep in het januarinumnummer. Organisatoren van gebeurtenissen waar de zee, de visserij, het maritieme... bij betrokken is kunnen hun info doorgeven aan HVB, Brusselstraat 12 te bredene. Mailen kan op het.visserijblad@telenet.be

TE KOOP

Sportvisserssloop Micky, ligplaats Nieuwpoort. Motor Alfa Romeo. Lengte 6,5 meter. Kant en klaar voor visserij.
Tel.: 0477 / 46 47 37.

TE KOOP

Kleine Brusselle viswinch met kabel. Goede staat
Prijs 750 euro.
Tel.: 050 / 31 45 54

Edwin Lauwereins

Scheeps- en algemene schilderwerken
Verhuur van hoge drukspuit

300, 500 en 700 bar.

Havenstraat 3 - 8400 Oostende

Tel.: 0475 61 65 89

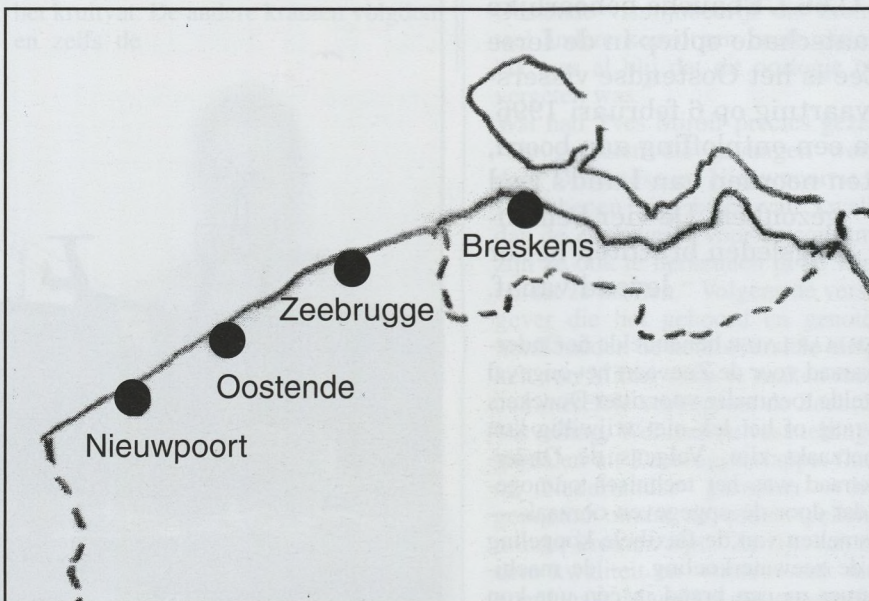
Tel.: Nick 0477 43 40 14

Fax: 059 33 06 11

EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

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



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

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

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

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

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

De meest krasse teksten van Flor Vandekerckhove verzameld in één boek

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

De Nar

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

Ex-minister Jaak Gabriëls (thans voorzitter RC) in een brief aan de CVR

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

Senator Jan Loones in een Commissievergadering van het Vlaams parlement.

* *'Hij is tegen alles!'*

Aalmoezener Demaeght in een gesprek met de lekenconsulente van Oostende

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

Het Laatste Nieuws.

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

Ex-voorzitter Bart Schiltz in de RC.

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

Tijdingen.

14,85 €

(Verzendingskosten inbegrepen)

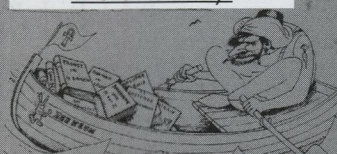
Polemist ter zeevisserij

Essays, commentaren, pamfletten en polemieken

Flor Vandekerckhove

Polemist ter zeevisserij wordt u thuisbezorgd van zodra u € 14,85 overschrijft op rekening

384-0596581-18 van Het Visserijblad (vermeld: boek).



0.66 L'Ebauche in 1996 tot zinken gebracht?

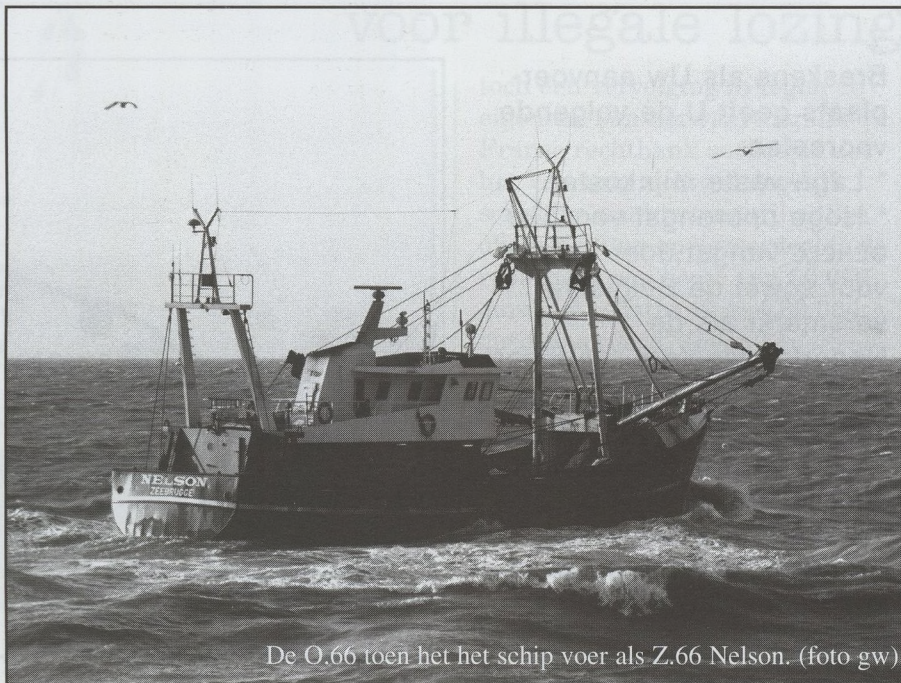
ENKELE MAANDEN NADAT de 0.66 L'Ebauche behoorlijke plaatschade opliep in de Ierse Zee is het Oostendse vissersvaartuig op 6 februari 1996, na een ontploffing aan boord, ten noorden van Land's End gezonken. De vier bemanningsleden brachten het er levend vanaf.

TWEE JAAR LATER behandelde de Onderzoeksraad voor de Zeevaart het ongeval en stelde toenmalig voorzitter Donckers de vraag of het lek niet vrijwillig kon veroorzaakt zijn. Volgens de Onderzoeksraad was het technisch onmogelijk dat door de opgegeven oorzaak — het smelten van de flexibele koppeling van de zeewaterkoeling, — de machiniekamer na een brand in één uur kon vollopen en het schip met waterdichte schotten kon doen zinken. Geen van de experts kon daar evenwel een eenduidig antwoord op geven. De verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood had ondertussen al 62 miljoen frank, een bedrag dat bijna integraal naar de schuldeisers ging, aan schadevergoeding uitbetaald, terwijl de geruchten al lang liepen dat de reder zijn schip liet zinken om de verzekeringspremie op te strijken. Hulp in Nood had dan ook de zaak ook bij de rechtbank aanhangig gemaakt en er werd een onderzoeksrechter aangesteld in het strafrechtelijk onderzoek.

De feiten

De Oostendse familie Vermote had de Z.66 Nelson einde 1992 overgenomen en ondergebracht in de rederij Kamaja NV met een kapitaal van 1,25 miljoen frank. Het schip was in '85 afgeleverd door de Oostendse Scheepswerven Seghers aan de rederij Depaepe-Vlietinck en kwam een paar jaar later in handen van Ludo Flitser. De Vermotes doopten het acht jaar oude vaartuig om tot 0.66 L'Ebauche

De 0.66 opereerde vanuit het Ierse Waterford en verkocht doorgaans in Engelse havens of per koeltransport naar Oostende. In februari 1996 was het drie maanden geleden dat de 0.66 nog in de thuishaven geweest was. Het schip zou naar de thuishaven varen. Vier bemanningsleden, twee Ieren en de matrozen Kristof Lensen en Steve Derdeyn, werden afgemonsterd. De intussen overleden reder Daniël Vermote en zijn zoon Jacky namen hun plaats in. Schipper Eddy Eneman en stuurman Stéphan Vermote bleven aan boord. Onderbemand en bij windkracht zes vatten ze de oversteek aan, maar de 0.66 zou Oostende nooit bereiken. Na de explo-



De 0.66 toen het het schip voer als Z.66 Nelson. (foto gw)

sie en de brand is het schip gezonken op een diepte van 90 meter. De opvarenden geraakten weg in het reddingsvlot en werden in de positie 50°44.94 NB en 6°06.25 WL door de Heli Rescue van Lands End opgepikt.

De Onderzoeksraad oordeelde dat de vermoedens niet voldoende zwaarwichtig waren om het bewijs te leveren dat de 0.66 wederrechtelijk tot zinken werd gebracht. De Raad heeft uiteindelijk de schipper een schorsing van zes maanden opgelegd omdat hij slechts schipper op papier was en niet het nautisch gezag en de leiding aan boord had. De cruciale beslissingen werden door Jacky V. genomen. Rijkscommissaris Carly had twee jaar gevorderd voor deze ernstige tekortkoming aan zijn beroepslichten.

Vonnis deze maand

Geweten was dat de rederij in zware financiële problemen verkeerde en achterstond met de betaling van de verzekeringspremies. Enkele dagen voor het ongeval werd de premie dan toch voldaan. Tijdens het onderzoek waren er tal van tegenstrijdige verklaringen en onbeantwoorde vragen die het vermoeden van fraude wel versterkten, maar het harde bewijs dat er moedwilligheid in het spel was kwam er uiteindelijk niet. De broers Vermote en de schipper zaten begin vorig maand op de beklagdenbank van de Correctionele Rechtbank in Brugge naar aanleiding van het strafrechtelijk onderzoek en de vordering door de Coöperatieve Verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood. De openbare aanklager vorderde een strenge straf terwijl de verdediging van de beklagde de vrijspraak eiste. *“Acht jaar lang zijn mijn cliënten het slachtoffer geweest van verdachtmakingen waartegen we*

ons niet konden verdedigen”, zei hun advocaat. De raadsman van Hulp in Nood hield het bij de theorie dat de eigenaars hun schip destijds konden verkopen voor 1,24 miljoen euro, een bedrag dat onvoldoende was om de schuldenput van de virtueel failliete rederij te dempen. Daarom kozen ze voor het zinkingsmanoeuvre dat 1,5 miljoen euro opleverde, luidt de stelling van de burgerlijke partij. Voor een definitieve uitspraak is het wachten tot de zitting van 31 januari.

Eind 2002 heeft de CV Hulp in Nood, opgericht in 1940, haar verzekeringsactiviteiten volledig gestaakt en de verzekeringspolissen van de resterende veertig vaartuigen aan een andere maatschappij overgedragen. De vennootschap werd echter niet in vereffening gesteld, ondermeer omdat het dossier rond de 0.66 nog niet afgehandeld is. Het is duidelijk dat het vonnis van de Brugse rechtbank van groot belang is voor de financiële balans van de rederscoöperatie. (gw)

Minder garnalen dan vorig jaar

In het stukje over de garnaalrel hebben wij het over “enkele tonnen garnalen”. De officiële garnaalaanvoer van deze vaartuigen in onze drie vismijnen, met inbegrip van de onder Belgische vlag varende Nederlandse eurokotters, bedroeg tijdens de voorbije elf maanden 324 ton tegenover 458 ton tijdens het volledige jaar 2003. Dit jaar werd in Zeebrugge 53 ton garnaal aangevoerd tegen een gemiddelde (flauwe) prijs van 2,48 euro. De 110 ton Oostendse garnaal scoorde tegen een gemiddelde van 3,54 euro en in Nieuwpoort werd voor de 50 ton gemiddeld 3,69 euro betaald. (gw)

Oostendse visserijsschepen lokt flauwe garnaalrel uit

ER IS OVERBODIG veel duur krantenpapier verspeeld aan de spetterende garnaalrel die de Oostendse politicus, SP.a-schepen en voorzitter van het AG vismijnbedrijf Oostende, Yves Miroir, heeft uitgelokt. Toegegeven, wat relschoppe-rij betreft heeft de Oostendse advocaat in zijn politiek verleden de controverse, zelfs binnen zijn eigen partij, nooit geschuwd. Maar de kleine schaaldiertjes als munitie gebruiken in de burennijd tegen Zeebrugge is een strategische blunder met boemeranghalte in een concurrentiestrijd die over andere belangen gaat dan enkele tonnen garnalen. Wanneer het vredesoverleg tussen beide vismijnen hervat wordt – en daar sturen heel wat instanties momenteel op aan – zal die flauwe communicatie zijn positie niet versterken.

Intussen is de strijd niet geluwd en zal de vijand niet nalaten om de zwakke plekken van het bastion vismijn Oostende te bestoken en zijn generaals onderuit te halen als de kans zich voordoet.

Een stukje in de krant Het Laatste Nieuws van 1 december stak de lont aan het kruisvat. De andere kranten volgden en zelfs de



radio- en televisiezenders smeerden het nieuws (?) breed uit. Drie weken later is de rel nog niet uitgedeid. Op 24 december titel De Morgen "Oostendse garnaal wint zeeslag der badsteden".

Wat dan weer de reactie van Freddy Pollet, een andere coryfee van het Oostende vismijnbedrijf die momenteel andere kopzorgen heeft, uitlokte: "Ik was al blij dat dit oorlogje bijna vergeten was."

Wat had Yves Miroir precies gezegd? "De garnalen die gevangen worden door Oostendse en Nieuwpoortse vissersschepen zijn beter van kwaliteit dan de Zeebrugse. Voor de consument zijn ze ook te herkennen in de winkel omdat ze krullen." Volgens de verslaggever die het gehoord en genoteerd heeft hadden de controversiële uitspraken van Miroir niets te maken met de commerciële oorlog met de Zeebrugse Visveiling. Wel met de vaststelling dat garnalen uit Zeebrugge slappe, flauwe of Nederlandse garnalen worden genoemd omdat ze anders pellen en minder krokant zijn. "Ze zijn van mindere kwaliteit en worden vaak uitgevoerd naar Marokko om er gepeld te worden en nadien terug te keren naar ons land. De Oostendse en Nieuwpoortse garnalen worden gevangen door veertien kustvissers die nog levende garnalen aan boord in zout water koken waardoor de garnalen krullen. In Zeebrugge worden de garnalen gevangen door grote schepen

Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN

PLAATSEN, HERSTELLEN & ONDERHOUD VAN DIESELMOTOREN

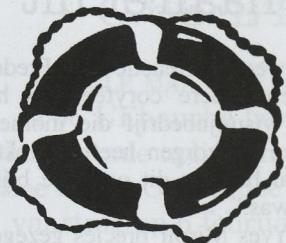
(ZOWEL MARINE- ALS INDUSTRIEMOTOREN)

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.



C.V. VLAAMSE VISSERSBOND
Producentenorganisatie
H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende
Secretariaat open elke dag van 7 tot 12u.

Tel: 059 / 33 04 35 en
fax 059 / 33 24 04

(nvdr: grote Nederlandse eurokotters die onder Belgische vlag varen) die de dieren laten sterven aan boord waardoor ze aan land langwerpig in de kookpot met zoet water gaan", orakelde Mirior, die op die manier zijn beperkte kennis van de garnaalvisserij etaleerde. Bij ons weten wordt alle garnaal aan boord gekookt. Op grote schepen kan dat wel iets langer duren en gaan er wellicht ook grotere hoeveelheden tegelijk in de kookketel.

Miroir goot nog wat olie op het vuur door na het schepencollege een minismaakproef te organiseren om zijn gelijk aan te halen. Twee soorten garnaal werden aangeboden. Links exemplaren

uit een platsick doosje Zeebrugse garnalen dat hij in een grootwarenhuis had gekocht en rechts een stapeltje echt Oostends zeebanket. Volgens de niet onbevooroordeelde proevers was er een duidelijk verschil in smaak te merken, wat niet belette dat de chauvinisten beide stapeltjes verorberden.

Niet alleen de Oostendse en Zeebrugse garnaalvisser, maar al wie garnaal produceert of verkoopt reageerde negatief omdat het product garnaal, met de eindejarsaankopen in zicht, in twijfel wordt getrokken. Ook de garnalkruiers uit Oostduinkerke waren in hun wiek geschoten omdat zij zonder enige twijfel de beste garnaal aanbieden. ZV-

directeur Johan Vande Steene liep zelfs in de val met zijn verklaring dat er mogelijks juridische stappen tegen de schepen zouden volgen, een aanval die Miroir lakoniek pareerde: "Als ze mij een proces willen aandoen dan zie ik daar al naar uit."

Wij willen het nuchter bekijken. Dat de voor de Belgische (of Vlaamse) kust gevangen en al dan niet gepoeierde garnaal beter smaakt staat niet ter discussie. Ze zijn nu eenmaal verser dan die van vaartuigen die een hele week slepen. De echte Vlaamse garnaal voedt zich op een zandgrond en dat geeft nog altijd een andere smaak dan bestjes die op een slijk-bodem hebben geleefd, gekookt worden in zoet water omdat ze dan beter pellen en tijdens het spoelen nog een behandeling krijgen met zout, voedingszuren (citroenzuur E330) en conserveermiddelen (benzoëzuur E210, sorbinezuur E220); nog een reis naar Noord-Afrikaanse pelatiërs maken vooraleer ze in de rekken van de retailers belanden. Waarmee iedereen wel akkoord kan gaan en we de polemieken besluiten. Al vermoeden we dat De Laatste Vuurtorenwachter deze open doelkans niet zal laten liggen (zie bladzijde 25 in dit blad). (gw)

VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport
Scheepstransport
Spoortransport
Luchttransport



van Noord- tot Zuid Europa
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 uw kwaliteit

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

Permanente info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

Boekbesprekingen



Frank Neyts

Bevroren oceanen

De wereld van de Noord- en Zuidpool blijft de mens fascineren. Deze uitgesproken interesse uit zich o.m. in het groot aantal publicaties over deze minst bezoedelde plaatsen van de planeet. Het National History Museum zet deze trend verder met de uitgave van een prachtig boek: "Frozen Oceans. The floating world of pack ice". David Thomas tekende voor deze titel. Pakijs; mysterieus, afgelegen en gevaarlijk. Pakijs, het gebied waar Shackletons reis in 1914 bleef steken, tot op vandaag het gebied van onze aardbol waarvan het minst gekend is, gezwegen begrepen werd. Net zoals de dieptes van oceanen of de vertes van het heelal, vormt de wereld van het pakijs één van de allergrootste uitdagingen voor de moderne wetenschap. Waarom dit zo is probeert auteur David Thomas in het boek aan de leek uit te leggen. Een verhelderend verhaal.

"Frozen Oceans. The floating world of pack ice" (ISBN 0-565-09188-3) werd met een harde kaft op een handig formaat uitgegeven. Het boek werd prachtig geïllustreerd en telt 224 pagina's. Het kost £22. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de Natural History Museum Bookshop, online bereikbaar op www.nhm.ac.uk/shop. Ook kan men telefonisch bestellen op het nummer +44/1752.202.

Oostende belegerd

Na het afsluiten van de herdenkingen aan het Beleg van Oostende kwam er recent nog een boek uit, "De Gedenkwaardige belegering van Oostende". Het werd geschreven door Norbert Vanthomme. Uitzonderlijk aan dit nieuwste boek is dat de auteur zich heeft gebaseerd op oorspronkelijke getuigenissen uit de eerste helft van de 17de eeuw. Zijn belangrijkste bron is het ooggetuigenverslag

van Philippe Fleming uit 1621. Hij was de auditeur-militair van het Oostendse garnizoen, die de belegering van vlakbij meemaakte. Het zal dan ook niemand verwonderen dat het boek van Norbert Vanthomme in menig opzicht een nieuw licht brengt op één van de belangrijkste periodes uit de Oostendse geschiedenis.

"De Gedenkwaardige belegering van Oostende" telt 192 pagina's en kost 20 euro. Aanschaffen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de Cultuurdienst van de Stad Oostende, Stadhuis, Vindictivelaan 1, B 8400 Oostende. Tel. +32 (0)59.56.20.15 of Fax +32(0)59.51.68.62.

Onder water

Diep onder de oppervlakte van de oceanen ligt een onbekende wereld waarvan de ontdekking op vandaag pas echt begonnen lijkt. Toch begon dit streven naar een beter begrip van wat er zich diep onder de zeespiegel afspeelt reeds in 1872 toen het HMS "Challenger" vanuit Portsmouth vertrok voor wat als de 'allereerste reis gewijd aan de wetenschap' bekend zal blijven. Gebaseerd op het officiële reisverslag en de dagboeken van zowel de wetenschappers als de bemanning aan boord, vertelt Richard Corfield het verhaal van een buitengewone expeditie.

Gedurende drie en een half jaar, waarbij zij 69.000 zeemijl aflegden, troseerde de crew van de "Challenger" niet alleen de tropische hitte, maar ook de ondraaglijke koude van de Zuidpool en de gevaren van de oceanen. Een de doelstellingen van de expeditie was het aantonen van het gelijk van de toen ophefmakende evolutietheorie van Charles Darwin.

De "Challenger" haalde duizenden stalen boven van de zeebodem, terwijl terzelfdertijd enorme onderzeese oppervlaktes in kaart werden gebracht. De opvallendste conclusie van de trip was de zekerheid dat de diepte van de oceanen vol leven was, dit in tegenstelling tot wat men tot dan toe altijd had gedacht. De reis van de "Challenger" was zo belangrijk dat deze de basis legde voor heel wat oceanografisch onderzoek dat tot op de dag van vandaag nog steeds wordt voortgezet.

"The Silent Landscape. In the wake of HMS Challenger 1872-1876" (ISBN 0-7195-6530-8) werd als hardback uitgegeven, telt 285 pagina's en kost £20. Het is een uitgave van John Murray (Publishers).

koop een gids voor je
een jacht koopt

Het aankopen van een eigen jacht is niet altijd een eenvoudige zaak. Er zijn zoveel verschillende klassen, de bieders zijn over

heel Europa (en zelfs daarbuiten) verspreid, heel wat aspecten van het te kopen schip moeten grondig worden afgewogen. Die "opdracht" zal alvast vanaf dit jaar iets eenvoudiger worden door de allereerste publicatie van de "Reeds Yacht Buyer's Guide". Het betreft een buitengewoon nuttige en praktische gids voor het kopen van een nieuw of tweedehands jacht uit de range 20 tot 40 voet.

Deze eerste editie beschrijft zeiljachten die nu nog gebouwd worden, van Athenas tot Bavarias, Beneteaus tot Dufours, Elans tot Feelings, Halberg Rassys tot Jeanneaus. De sectie tweedehands schepen beschrijft yachten die niet langer gebouwd worden maar nog steeds beschikbaar zijn zoals daar zijn Andersons, Contessas, GibSeas, Hunters, Legends, Nicholsons, Sigmas tot Westerlys. Alle aangeboden schepen (waarvan er telkens een kleunenfoto werd opgenomen) worden grondig beschreven. "Reeds Yacht Buyer's Guide" (ISBN 0-7136-7050-9) telt 224 pagina's en kost £19.99.

Aankopen kan via de gespecialiseerde (watersport)boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Adlard Coles Nautical, 37 Soho Square, London W1D 3QZ, UK. Tel. +44/20.7758.0200. Fax +44/20.7758.0222.

Op de vismarkt...

De Bond van West-Vlaamse Volkskundigen hield op 18 september 2004 in Oostende zijn jaarlijkse studiedag met als thema "Zeevisserij en maritieme volkskunde". Als aanloop tot deze studiedag werd het Jaarboek gepubliceerd en verspreid. Onder de titel "Op de vismarkt ben ik geboren. Zeevisserij en maritieme volkskunde" brachten samenstellers, wijlen Jef Klausen en Roger Jansoone een zeer breed scala maritieme en visserijgebonden aspecten samen. Het boek werd reeds eerder in HVB uitgebreid besproken. De publicatie past binnen de fel toegenomen belangstelling voor maritieme volkskunde in het algemeen en voor enkele aspecten ervan in het bijzonder.

"Op de vismarkt ben ik geboren" telt 127 pagina's. Aanschaffen kan in België door het storten van 22,5 euro op rekening 470-0267131-17 van de Bond van West-Vlaamse Volkskundigen. Meer inlichtingen bij Volkskunde West-Vlaanderen vzw, Vooruitgangstraat 66, B 8310 Assebroek. Tel. +32(0)50/361.609.

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Scheepsklok Prince Léopold terug in Oostende



Tim Benetto die de scheepsbel van de Prince Léopold opviste overhandigt de klok aan burgemeester Jean Vandecasteele. (foto pp)

OP 29 JULI 1944 werd de omgebouwde Oostendse pakketboot Prince Léopold (zie foto onderaan) door een Duitse U-boat getorpedeerd en zonk nabij het eiland Wight. Het turbinevaartuig van 106 meter was tijdens de oorlog ingezet voor troepentransport van de geallieerden. De Prince Léopold was de avond ervoor met Britse soldaten afgevaaren uit Southampton naar de Normandische kust.

Een Engelse duiker bracht de scheepsklok van het schip naar Oostende waar ze een plaats krijgt in het Historisch Museum De Plate.

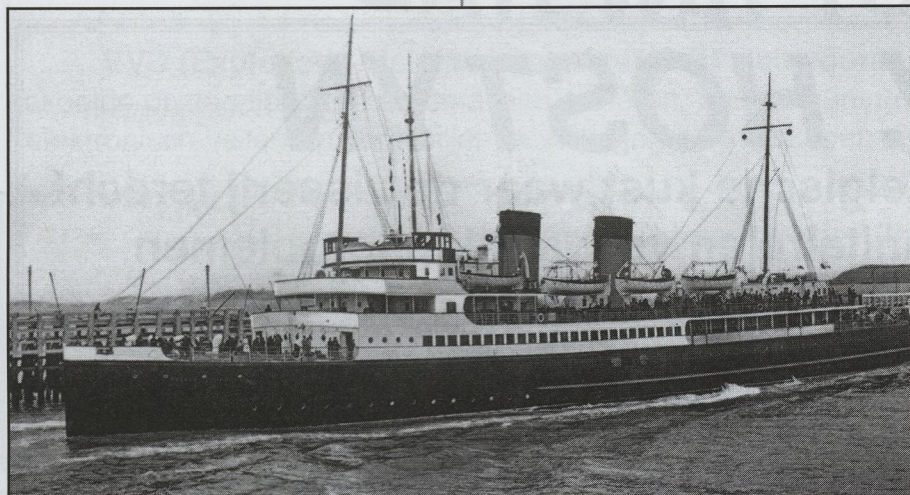
DE MAALBOOT PRINCE LÉOPOLD liep in 1929 van stapel bij de scheepswerven Cockerill in Hoboken en werd door het Ministerie van Verkeerswezen ingezet op de lijn Oostende-Dover. In het najaar 1940 werden negen schepen aan de Royal Navy overgedragen en tot landingsvaartuig voor infanterietroepen omgebouwd. Door

hun geringe diepgang konden ze dicht bij de kust naderen en aanvalsbotten uitzetten.

Het *infantry landing ship* had al eerder aan landingsoperaties deelgenomen in Noorwegen en Sicilië en werd toen ingezet bij de landing in Normandië. Tijdens de oversteek werd het schip mid-scheeps door een torpedo aangeschoten maar bleef drijven. De meeste opvarenden konden overstappen op een Brits oorlogsbodem die ook de Prince Léopold op sleeptouw nam. De gewezen pakketboot maakte echter steeds meer slagzij en zonk uiteindelijk enkele mijlen ten zuidoosten van het eiland Wight. Het was de tweede Oostendse maalboot die verloren ging. Eerder was ook Prince Philippe na een aanvaring gezonken.

In 1981 lokaliseerde de Britse amateurduiker Tim Bennetto het scheepswrak dat dertig meter diep op de zeebodem lag. Na meerdere duiken werd de scheepsklok in de buurt van het wrak gevonden. Bennetto hield de vondst twintig jaar voor zich, al mocht hij de vondst volgens de wet niet houden. Drie jaar geleden konden de wrakkenduikers amnestie verkrijgen als ze hun waardevolle vondsten bekend maakten. Na overleg met specialisten en het Maritime and Coastguard Agency werd beslist de klok aan de stad Oostende, thuishaven van de Prince Léopold, te schenken.

De officiële overhandiging vond plaats op maandag 29 november in de lokalen van AG Haven Oostende. De scheepsklok is nu te zien in de maquettenzaal van het Historisch Museum De Plate in de Langestraat.



nieuwe rubriek

De B

Vanaf dit januarinummer brengt HVB maandelijks enkele foto's en een beknopte historiek van Belgische vissersvaartuigen die nog in de vaart zijn. We baseren ons op de *Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen* zoals opge maakt door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Voor oudere gegevens hebben we vroegere lijsten geraadpleegd, ook andere bronnen en onze archieven. De rubriek wordt opgebouwd in numerieke volgorde te beginnen met de laagste nummers. Dat zijn momenteel de *O.2 Nancy*, *Z.8 Aquarius* en *Z.13 Morgenster*, toevallig vaartuigen die in het verleden tot de Scheldevisserstvoot behoorden.

De eigenaars van de drie vaartuigen zijn dan ook gevestigd in Antwerpse en Oost-Vlaamse dorpen die voor en tijdens de tweede wereldoorlog een vissersgemeenschap kenden en hun vangsten op de Westerschelde en haar zijarmen maakten. De eerste drie vaartuigen in deze rubriek zijn nooit in onze kusthavens te zien. Ze hebben een vaste ligplaats in Breskens waar ze ook hun vangsten verkopen.

Guido Walters en Louis Vandecasteele staan in voor de maandelijkse invulling van de rubriek.

Volgende maand:
O.14 De Zeemeeuw,
O.15 Zilvermeeuw en
Z.16 Kon-Tiki.

FOTO'S: copyright
 G. Walters – nadruk en
 repro niet toegelaten.

Igische visserijvloot

0.2

Nancy

(ex-A.2 Nancy)
Lengte: 21,39 m.
Breedte: 5,58 m
Tonnage: 53 bt
Bouwjaar: 1964
Werk: Bareveld
(Wildervank, Ned.)
Motor: Deutz (1964)
Vermogen: 213 kW
Eigenaar:
Gebrs Schroeyers
BVBA,
Zandvliet (1994)
Alfons Schroeyers,
Ludo Schroeyers,
Zandvliet (1997)



Z.8

Aquarius

(ex-K.8 Yvonne)
Lengte: 21,91 m.
Breedte: 5,81 m
Tonnage: 56 bt
Bouwjaar: 1967
Werk: Declerck
(Kruispolderhaven,
Ned.)
Motor: Caterpillar
(1994)
Vermogen: 220 kW
Eigenaar:
Petrus Praet (1967)
Willy en Peter Praet
(1981)
Karel Praet (1989)
Rudy Praet,
Kieldrecht (1997)



Z.13

Morgenster

(ex-K.13 Morgenster)
Lengte: 23,94 m.
Breedte: 6,08 m
Tonnage: 94 bt
Bouwjaar: 1989
Werk: Welgelegen
(Zoutkamp, Ned.)
Motor: Caterpillar
(1997)
Vermogen: 218 kW
Eigenaar:
Willy en Peter Praet,
Kieldrecht (1989)



'We moeten hoopvol uitkijken naar 2005.'

Jaak Gabriels in zijn nieuwjaarsboodschap aan de reders



'Vissers houden niet van vage beloftes en plannen. Ze willen concrete feiten. Hopelijk komen er in 2005 echte feiten voor de toekomst.'

Patrick Van Craeynest in zijn boodschap aan de reders

'Het ultieme doel van de staat is rijkdom te beschermen en de rijken te verdedigen tegen de armen.'

Adam Smith, geciteerd in Michael Parenti, 'Het vierde rijk', p. 52.

'Vissen blijft het gevaarlijkste beroep ter wereld. Dat zegt de wereldvoedselorganisatie FAO. Ze telt per dag minstens zeventig doden op vissersvaartuigen, dat betekent 25.500 doden per jaar.'

Renaud Vermote in zijn nieuwjaarsboodschap aan de reders

'In ons vak krijg je de wijsheid van een ander mee en je ontleent daaraan voor een stuk je eigen wijsheid.'

Hugo Camps, journalist-columnist, in Het Laatste Nieuws

'Het is absoluut noodzakelijk dat alle neuzen in dezelfde richting gekeerd worden (...)'

Paul Breyne in zijn nieuwjaarsboodschap aan de reders

'De Stichting duurzame visserij is inmiddels uit de startblokken geschooten en kan met de beschikbare fondsen – volledig afkomstig uit de sector – allerlei projecten opstarten (...)'

Renaat Landuyt in zijn nieuwjaarsboodschap aan de reders

'Positief is ook dat de kustvisserij meer dan vroeger meer en meer automatisch de aandacht krijgt van de overheid en de visserijmiddens (...)'

André De Zaeyer in zijn nieuwjaarsboodschap aan de reders

'Wij menen te mogen stellen dat 2004 een zeer moeilijk jaar gebleken is voor de ganse sector.'

Marc Bekaert in zijn nieuwjaarsboodschap aan de reders

'Het is stilaan voor iedereen duidelijk geworden dat de vismijn van Oostende sinds ze autonoom geworden is in zeer goeie doen is.'

Freddy Pollet in zijn nieuwjaarsboodschap aan de reders

OPLOSSINGEN MARITIEM KRUISWOORDRAADSEL IV (HVB XII/2004)

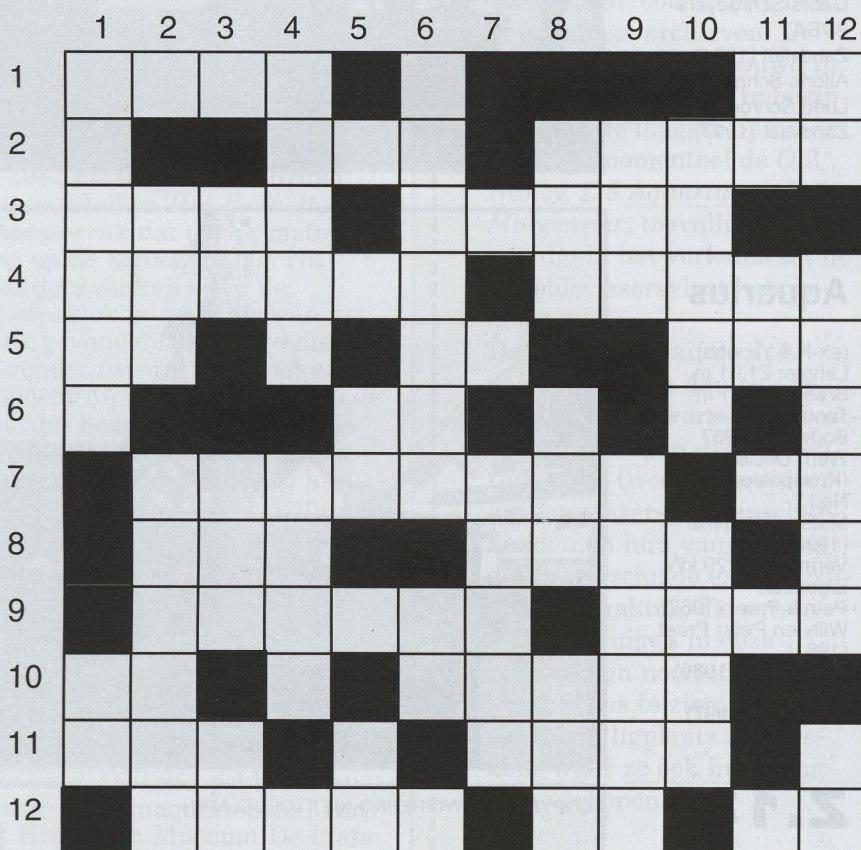
HORIZONTAAL: 1. patten, laden; 2. aar, na; o, uto; 3. L, E, euro, iak; 4. lbs, wodan, K; 5. nul, G, R, ze; 6. gieren, baken; 7. kr, sawa, ae; 8. A, baars, V; 9. eist, inktvis; 10. G, ahoi, ols; 11. I, ia, N, oma, 12. reling, kaken.

VERTIKAAL: 1. paling, aegir; 2. aa, bulk, I, E; 3. treiler, sail; 4. T, S, R, Thai; 5. ene, esb, O, N; 6. nauw, naaiing; 7. rog, wan; 8. lood, bark, ok; 9. A, ara, stoma; 10. duin, ka, vlak; 11. eta, zeevis, E. 12. nokken, S, in.

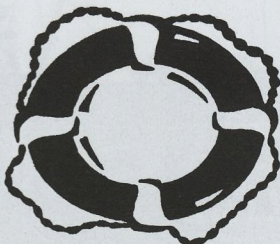
MARITIEM KRUISWOORD V

HORIZONTAAL: 1. 1. klein vaartuigje, seinvlag 'uiker onder water', vlottood; 2. seinvlag 'verander koers naar bakboord', vrouwelijke marine; 3. as, glijdend onderstel van machine; 4. zeemacht, karperachtige vis; 5. bevroren water, getij, seinvlag 'U stuurt een gevaarlijke koers', seinvlag 'Mijn anker krabt'; 6. reeds, seinvlag 'Heb medische assistentie nodig', seinvlag 'Stop direct'; 7. vaartuig met scherpe boeg, bijwoord; 8. bronwater, korter dan roeiriem, seinvlag 'man overboord'; 9 naam van de N 704, kabeljauw met kleine kop; 10. rivier in Nederlands Noord-Brabant, seinvlag 'Wil met u in verbinding treden'; 11. inleiding, seinvlag 'Heb sleepboot nodig', valse draai in kabel; 12. zeilterm, militair gezag (afk.), bazige vrouw.

VERTIKAAL: 1. plaats waar vis verkocht wordt, drietellige luiwaard; 2. daarnet, drijfjas op de stroom; 3. ingenieur, Sectie Psychiatrische Instituten; 4. takel bestaande uit twee blokken, zeilschip met drie of meer masten; 5. slee, persoonlijk voornaamwoord; 6. Man die naam aan loskaai gaf, nanofarad (afk.); 7. seinvlag 'Ik vervoer gevaarlijke stoffen', soort vrachtschip; 8. met halve toon verlaagd, lopend touw om zeil bijeen te rapen, horizon; 9. Allgemeine Deutscher Nachrichtendienst, scheepsleuning; 10. zwemvogel, teken aan wal dat vaartuig aanwijst; 11. Anonieme Alcoholisten, seinvlag 'Neen'; 12. Thuishaven 'Franeker', zeevis, deel van de mast.



COOPERATIEVE PRODUCTENTENORGANISATIE



VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kotter tot de grootste bokker. Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap. Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

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

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



DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Voor mensen met een kwak hart en een wak karakter



NOOIT VORHEEN WAS DE SECTOR ZO VERDEELD — NOOIT VORHEEN WERD ONS IMAGO ZO GESCHONDEN



WAAR HEBBEN ZE DE LANGSTE?

IN ZEEBRUGGE ZIJN ze er woedend om. Wat is er geschied?

De Oostendse schepen van visserijpopulisme, kameraad Miroir Y., heeft in de kapitalistische pers openlijk verkondigd wat gij eigenlijk ook al heel lang peinst: in Oostende hebben ze langere, dikkere en pikantere dan in Zeebrugge. Ze zijn niet alleen korter in Zeebrugge, ze krullen daar bovendien ook anders.

Het is iets dat algemeen geweten is, maar vroeger kelderden de oostkustmadammekens dit door erop te wijzen dat 1 korte plezante beter is dan 1 lange ambetante. Wat uiteraard ook juist is. Dus zolang deze imagokwestie tot de kaaien beperkt bleef was er geen stront aan de knikker.

Maar door de woorden van de (neo, post of ex) marxistische schepen (strekking Trotskij) Miroir Y. kreeg de kwestie 1 internationalistische perceptie. Het Nederlandse *Visserijnieuws* haalde er de reders Kurt Deman (Z 55), Jan Ackx (Z 63) en Franky Vantroye (Z 582) bij die unisono verklaarden dat ze in Zeebrugge over even lange beschikken als in Oostende. Het vakblad weigerde evenwel naar de mening van de echtgenotes van deze reders te polsen, laat staan naar die van de maîtresses. Reder Bekaert M. van het Zeebrugse vlaggenschip de Marie-Jeanne begrijpt dan ook dat hij dieper op de kwestie moet ingaan, want meer dan wat ook dreigt deze rel het imago van zijn vlaggenschip te verneuken. Hij overweegt dan ook *'gerechtelijke stappen tegen de Oostendse schepen'*, aldus het nochtans gewoonlijk stijf ernstige *Visserijnieuws*.

Uiteraard steunen wij zoals immer reder Bekaert M. in zijn imago-ijver. De kwestie zal inderdaad pas duidelijk worden als de Raad van State, wellicht samen met het

Hof van Cassatie, uiteindelijk beslist om tegelijk met de maaswijdtes ook bij de reders persoonlijk afmetingen te nemen, zodat de zaak eens en voor altijd in tabellen van de Dienst voor de Zeevisserij kan gegoten worden.

De kwestie heeft ook voordelen. Wie zich afvraagt (iedereen dus) wat de voorzitter van de Rederscentrale, de Limburgse politicus Gabriëls J. nu eigenlijk aan het uitvreten is voor zijn geld, krijg heden 1 antwoord. In 1 fel doorwrochte persmededeling zegt deze cumular niet te willen ingaan *'op deze misplaatste en niet gefundeerde uitspraken, die bedoeld zijn om verdeeldheid binnen de sector uit te lokken.'* Waarna hij wel degelijk ingaat op die uitspraken zeggende dat ze overal aan *'de kust, zonder onderscheid van excellente kwaliteit zijn.'*

Vreemd genoeg wordt hij daarin bijgetreden door de Oostendse kustvisser Luc Bogaert die normaal nochtans een grote stoefier is. In het dagblad *Het Laagste Nieuws* stelt Bogaert dat schepen Miroir de zaken noch dialectisch, noch historisch materialistisch benadert. Volgens Bo-

gaert heeft kd Miroir zich iets laten influisteren door de Oostendse vismijnmanager Freddy Pollet die nog 1 rekening te vereffenen heeft met de macho's van de ZV. (Ja zeg, wie niet?!) Maar ook in dat dagblad wordt niet naar de mening gepolst van Freddy's wijveken, noch naar die van madam Bogaert, de flamboyante Christa Vandromme, bijgenaamd de passionara van de Trap, die mij nochtans iets anders ingefluisterd heeft. Bogaert spreekt dan ook uitsluitend in eigen naam.

Vreemd genoeg mengen die van de Westkust zich nauwelijks in deze fundamentele imago-kwestie. Dat komt wellicht doordat er daar niet veel meer over zijn. In Nieuwpoort gaan ze er dan ook behoedzaam mee om; hopelijk ook *duurzaam*, zodat óók De Daad aldaar geen folklore wordt. Maar, zoals de Dirk het in zijn nieuwjaarsboodschap zegt: we moeten erin blijven geloven. Dus als 't moet gaan we ook daar een handje helpen, want van onszelve is genoegzaam bekend dat we niet voor 1 gat te vangen zijn. (Je ziet het, ook wij verdedigen ons imago!)



En dat alles terwijl de lezers van HVB al lang op de hoogte zijn van de waarheid. Al in het jaar 2000 werden de lezers (zie achtergrond) op een 'meting' bijeengebracht. Reder Luc Bogaert weigerde echter deze test te ondergaan en werd spontaan vervangen door Onze Cor.

Loonkonflikt bij de N.V. Motorvisserij

Sinds enkele dagen is een staking – met steun van beide syndikaten – uitgebrosen bij het varende personeel der N.V. Motorvisserij. Het is begonnen met de O.297 <<Rubens>> welke op Maandag 27 december zijn vangst verkocht en normaal op het einde van vorige week moest varen.

Sinds vorige week is ook de O.294 Van Orley binnengelopen, nadat de vangst verkocht was in Engeland en de bemanning weigerde een nieuwe reis te beginnen. De O.296 <<Van Oost>> en O.293 <<Van Eyck>> welke respectievelijk Maandag en Dinsdag verkocht hebben zijn ook niet terug in zee. De bemanning heeft haar persoonlijke uitrusting van boord gehaald.

Als een der redenen der staking werd aangehaald het feit dat op de lonen der bemanning door de rederij – en dit sinds een tweetal jaren reeds – 5 t.h. afgehouden wordt voor het vissen in IJslandse territoriale wateren. Ondanks het feit dat er op deze rekening een saldo zou overblijven, heeft de rederij nooit gesproken van terugbetalen.

De bemanning eist eveneens een loonsverhoging, namelijk 0,60 fr. t.h. in plaats van 0,50 fr. t.h. naast het vaste loon. De rederij had dit percentage aangepast aan de bemanningen die aan boord van de – nieuwe en dus grotere – schepen aangemonsterd waren. De bemanning eist hetzelfde per-

cent als vroeger.

Daar de grotere schepen een grotere opbrengst verwezenlijken, zou volgens de rederij, dit verminderde percentage geen terugslag hebben op de uitbetaalde lonen. De bemanning houdt hardnekkig aan haar eis en weigert in zee te gaan zolang deze kwestie niet geregeld is.

Reeds toen de O.294 binnen kwam, werd men gewaar, dat er ontevredenheid heerste aan boord. Kort daarop stelden de vissers eisen aan de directie van de <<Motorvisserij>>.

Hierop hadden verschillende vergaderingen plaats, met het bestuur van de rederij en afgevaardigden van de twee vakbonden. Over de punten die eigenlijk de rederij aangaan, bekwam men spoedig een akkoord, die beide partijen kon bevredigen.

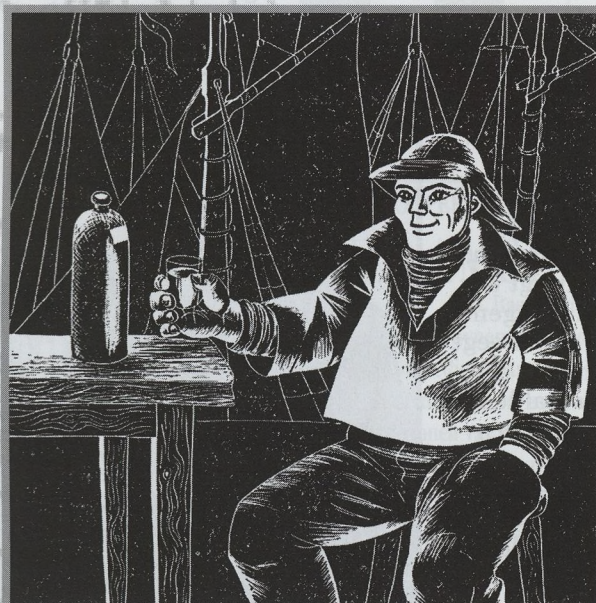
Het is echter over de loonsverhoging dat nog geen akkoord bereikt werd, en daarom duurt de staking voort. De <<Motorvisserij>> kan zich niet akkoord verklaren met die loonsverhoging, want indien deze verhoging in deze rederij zou toegestaan worden, zou spoedig het varende personeel van al de

andere rederijen ook diezelfde verhoging eisen.

De <<Motorvisserij>> wil dus wel de kwestie van de loonsverhoging onderzoeken, op voorwaarde, dat dit op een algemeen plan gebeurt. Ofwel dient deze loonsverhoging behandeld voor het Nationaal Paritair Comité van de Zeevisserij, ofwel dient deze kwestie onderworpen aan een arbitrage. Naar we vernemen zou de <<Motorvisserij>> zich op voorhand akkoord verklaard hebben, met de eventuele uitslag die een bespreking door een der hogervermelde lichamen zou te weeg brengen. Indien een algemene loonsverhoging zou goedgekeurd worden, is de <<Motorvisserij>> bereid deze te betalen met terugwerkende kracht van 1 Januari 1955.

Daarmede kunnen de syndikaten zich echter niet akkoord verklaren, en in vergaderingen die in de loop van de week gehouden werden, werd besloten de staking voort te zetten.

Tot op heden werd dus nog geen akkoord bereikt. De rederij houdt zich terecht aan de voorwaarde dat een loonsverhoging algemeen moet behandeld worden, en de syndikaten



Wat een goede borrel
is voor de vissers, zijn

de B. P. produkten en
in het bijzonder de

SMEEROLIEN

en

VETTEN

ENERGOL

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

*Deze maandelijkse
rubriek is gebaseerd op
HVB van 1954.*

stevener verder op staking aan. Deze wijze van handelen der syndikaten is er zo op gericht, eerst de grootste rederij haar eisen te stellen en de rest zal dan wel volgen, zo deze toegeeft.

Wij menen dat er volstrekt geen reden daartoe bestaat en dat het van het grootste belang is, dat de reders zich solidair verklaren tegen de handelswijze van de syndikaten, die toch weeral iets moeten uitvinden om hun leden te behouden.

De index is niet verhoogd. Waarom dan die hogere eisen?

[Uit Het Visserijblad van vrijdag 14 januari 1955]

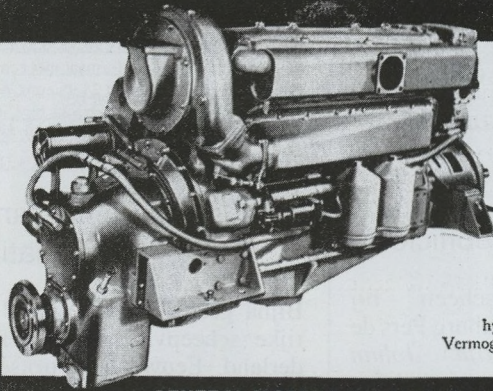
Loonkonflikt bij de 'Motorvisserij' opgelost

Maandag werd een oplossing bekomen in het loonkonflikt dat bij de rederij <<N.V. Motorvisserij>> was uitgebroken. Zoals we vorige week mededeelden was er alleen nog betwisting aangaande een loonsverhoging die door het varend personeel werd geëist. Na langdurige onderhandelingen tussen de rederij en de syndikaten werd een oplossing bekomen, na wederzijdse toegevingen. Op-

gemerkt dient dat de rederij de grootste toegevingen heeft gedaan, een algemene verhoging van het loon werd toegestaan. Het betreft hier een verhoging van het percent, dat tussen 17 en 22 t.h.; bedraagt.

Anderzijds werd er langs de kant van het varend personeel ook een toegeving gedaan, in die zin dat voor sommige categorieën van het personeel een nog grotere verhoging werd geëist. Ondertussen zijn de vissersvaartuigen weer uitgevaren. Reeds Dinsdag vertrokken twee treilers ter visserij, Woensdagnamiddag volgde een derde terwijl Donderdag een vierde vaartuig de haven verliet.

GENERAL MOTORS TWEETAKT SCHEEPSDIESELS



Het wereldmerk
met wereldservice!
Ingebouwde
hydraulische keerkoppeling
Vermogen: van 30 tot 1500 HP



GENERAL MOTORS CONTINENTAL - ANTWERPEN

[januari 1955]

Z.428 Claire Robert vergaan

In de nacht van donderdag 6 op vrijdag 7 januari is de Z.428 Claire Robert ter hoogte van Calais gezonken. Het vaartuig van Prosper Van Hulle en Louis Vandierendonck uit Heist bedreef de haringvisserij in span met de Z.466 Smarapaan van Leon Desmidt toen het in aanvaring kwam met de 0.66 Roi Leopold. De bemanning, bestaande uit schipper Arthur Zwertvaegher, motorist Maurice Vanhaverbeke, stuurman Henri Geselle en de matrozen Pieter Maes en Frans Ryckeman werd door de 0.66 in veiligheid gebracht.

Een gebeurtenis voor de Visserijwereld -- De sensatie op de Wereldmarkt

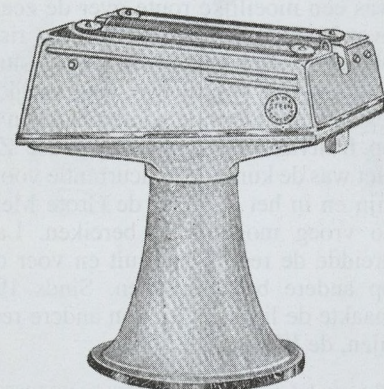
De laagst geprijsde en meest economische
haringontgraat- en

FILEERMACHINE

DIE OOIET OP DE MARKT WERD GEBRACHT

VIJF PROBLEMEN IN EEN SLAG OPGELOST !

1. Productiviteit :
Deze machine verricht het werk van 10 à 12 fileerders.
2. Economisch :
De aankoopprijs komt praktisch overeen met het jaarlijks loon van een geschoolde fileerder.
3. Verwerking van beschadigde vis eveneens mogelijk :
De machine verwerkt haringen van alle grootte, vers of gezouten. Ook zwaar beschadigde vis wordt voorbeeldig door de machine opgenomen en ontgraat.
4. Eenvoudig, rationeel werken :
De bediening is uiterst eenvoudig. Na even vertrouwd te zijn gemaakt met de machine, kan deze door iedere kracht in het bedrijf worden bediend.
5. Gering gewicht van de machine, waardoor ze op alle mogelijke plaatsen van het bedrijf kan worden opgesteld :
Wegens haar gering gewicht (circa 250 kilo) kan de machine door 2 personen verplaatst worden ; ze is dus voor de inbedrijfstelling niet aan een bepaalde plaats gebonden.



Op aanvraag zullen in de eerstvolgende weken in de belangrijkste Belgische visserijcentra demonstraties worden gehouden.

HANSEATISCHER MASCHINENBAU GMBH,
Amelungstrasse 5 (Libri Haus)
HAMBURG-WEST-DUITSLAND
Telegramadres : ALLPATENT HAMBURG

Agent voor België :
BELEUROP TRADING COMPANY
Meir, 67, Antwerpen
Telegramadres : BELTRAFOD ANTWERPEN

Geschiedenis van een rederij

Recent verscheen het boek "Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. Beknopte geschiedenis van een rederij" geschreven door Nico Guns. De geschiedenis van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd is het verhaal over enkele generaties van de familie Ruys, die vanuit de Maasstad een rederij van wereldfaam opbouwden. De Rotterdamsche Lloyd was een familiebedrijf. Daarnaast was de familie Ruys ook nauw betrokken bij het personeel. De rederij was een goede maatschappij die veel voor haar personeel deed en betekende. Oud-opvarenden spreken er met trots en respect over. Dit boek beschrijft beknopt en boeiend de hoogte- en dieptepunten uit de geschiedenis van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. De talrijke illustraties in kleur brengen de nostalgie en de grandeur prachtig in beeld. In de schepelijst van het boek zijn alle in het boek genoemde 'dochters van de heeren Ruys' met enige bijzonderheden terug te vinden. Een handzaam, maar toch compleet naslagwerk voor liefhebbers van scheepvaart en tempo doeloe.

"Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. Beknopte geschiedenis van een rederij" (ISBN 90.5730.331.0) telt 120 pagina's en kost de aanschaffer 16,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, NL 7200BD Zutphen. Tel. +31/575.510.522. Fax +31/575.542.289.

Geschiedenis van een adellijk marineofficier

Half november verscheen bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers de boekuitgave "Constantijn Johan Wolterbeek (1766-1845) van adelborst tot admiraal. Maritieme biografie van een achttiende-eeuwse marineofficier" van de hand van J.A. ten Bokkel Huinink. Begonnen als adelborst in de vierde Engelse oorlog (1780-1784) onder het bewind van Stadhouder Willem V, maakte Wolterbeek daarna de strijd tussen de patriotten en de Prinsgezinden mee, vervolgens de overgang naar de Bataafse Republiek, het Koninkrijk Holland en de inlijving bij Frankrijk om tenslotte zijn carrière te beëindigen onder Koning Willem I. De zee had hij nog nooit gezien, laat staan een marineschip. Toch kiest de zestienjarige Constantijn Johan Wolterbeek uit Steenderen ten tijde van de vierde Engelse oorlog voor een carrière bij de marine. Als jonge adelborst ontwikkelt Wolterbeek zich al snel tot een voortreffelijk zeeman. Zijn inzet en vaardigheid liggen aan de basis van een blitz-carrière. Als hoogste ambtenaar op het ministerie van marine is hij later betrokken bij de bestrijding van de Belgische opstand. Het boeiende leven van Wolterbeek

Goeie boeken om de donkere zes weken te overleven

verdient een gedegen maritiemhistorische biografie die Ten Bokkel Huinink kundig voor zijn rekening nam. Een voortreffelijk boek!

"Constantijn Johan Wolterbeek (1766-1845) van adelborst tot admiraal" (ISBN 90.5730.318.3) telt 136 pagina's en werd op handig formaat met een harde cover uitgegeven. Het boek kost 24,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, NL 7200BD Zutphen. Tel. +31/575.510.522. Fax +31/575.542.289.

Geschiedenis van een mariteme natie

Bijna geen land ter wereld heeft zo'n rijke scheepvaartgeschiedenis als Nederland. Eeuwenlang trotseerden handelaren, ontdekkingsreizigers en geleerden de risico's van het zeemansbestaan, op zoek naar roem en rijkdom. Schippers, vissers en matrozen hebben in belangrijke mate vorm gegeven aan Nederland's verleden. "Maritieme Geschiedenis van Nederland" vertelt het verhaal van deze varende Nederlanders. Gerenommeerde scheepvaarthistorici nemen de lezer mee langs zeventig markante maritiem-historische gebeurtenissen, verspreid over de laatste 500 jaar. Daarbij komen alle belangrijke thema's aan bod: van de vroegste verkenning van verre kusten tot de nieuwste ontwikkelingen bij koopvaardij en marine. Het boek is breed opgezet, het behandelt net zo goed de barre overwintering op Nova Zembla als de luxe aan boord van het cruiseschip 'Rotterdam'. U leest hoe Piet Hein in 1628 de Zilvervloot veroverde, hoe Nederlanders in 1878 een expeditie naar de noordpool maakten en waarom Smit & Co in 1932 de grootste zeesleper ter wereld liet bouwen. Ook thema's als maritieme kunst en literatuur zijn royaal vertegenwoordigd. Zonder twijfel, een leerrijke en

boeiende uitgave.

"Maritieme Geschiedenis van Nederland" (ISBN 90.5730.321.3) telt 240 pagina's en kost 24,50 euro. Het boek is geheel in kleur geïllustreerd met ruim 200 unieke foto's, schilderijen en voorwerpen. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, NL 7200BD Zutphen. Tel. +31/575.510.522. Fax +31/575.542.289.

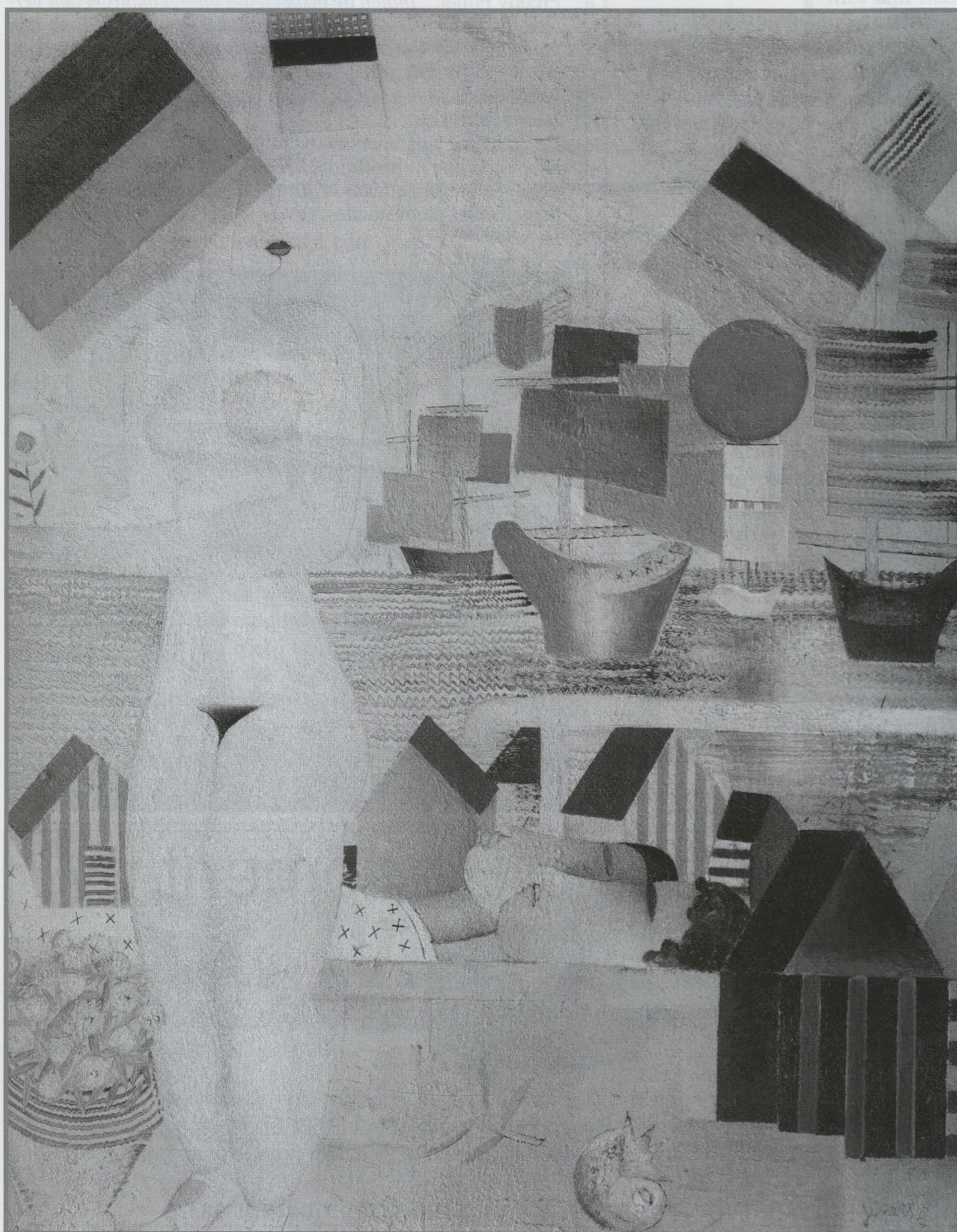
En nog een geschiedenis van een rederij

Bij Uitgeverij Aprilis verscheen zopas het prachtige boek "Varen in de Lijn van Oranje. Oranje Lijn 1937-1970". Arjen Klein noteren wij als auteur. De 'Oranje Lijn' was een zeer inventieve Rotterdamse rederij die bestond van 1937 tot 1970. Schepen die vernoemd waren naar leden van het vorstenhuis onderhielden een verbinding tussen Europa en de Grote Meren in Canada en de Verenigde Staten van Amerika. Dat was een moeilijke route over de zee en over kanalen met sluizen met het risico bij het invallen van de winter ingesloten te raken. De rederij was vindingrijk en legde zich tijdens de wintermaanden toe op fruitvaart op de Middellandse Zee. Het was de kunst de concurrentie voor te zijn en in het voorjaar de Grote Meren zo vroeg mogelijk te bereiken. Later breidde de rederij zich uit en voer ook op andere bestemmingen. Sinds 1958 maakte de lijn deel uit van andere rederijen, de KPM en de HAL.

"Varen in de Lijn van Oranje. Oranje Lijn 1937-1970" (ISBN 90.5994.041.5) werd met harde kaft op A4-formaat uitgegeven. Het boek telt 375 pagina's en kost 39 euro. Niet goedkoop maar zeker zijn prijs waard! Aankopen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij Uitgeverij Aprilis BV, Markt 9, 5301 AL Zaltbommel, Nederland. Tel. +31/(0)418.512.088. Fax +31(0)418.684.908, e-mail: info@aprilis.nl.

Dit blad heeft een lange traditie om de vissergemeenschap in contact te brengen met kunstenaars die door de zee geïnspireerd worden. Soms hopen we dat de vissers ook de andere werken van die kunstenaar daardoor leren appreciëren. Veel tekst hoort daar niet bij, zo hebben we het altijd gesteld; niet in dit blad dat er zich wel voor hoedt het taalgebruik van de kunstcritici en - historici in zijn kolommen binnen te smokkelen. Hebben we overigens al die uitleg nodig? Neen. Niet als de kunstenaar erin slaagt ons in één adem van ons stuk te brengen. Zo'n kunstenaar is Floris Jespers. Een overzicht van zijn werken is thans te bekijken in het Museum voor Moderne Kunst in de Romestraat te Oostende. Jespers is voor ons de wereld van de havens, kaaien, oevers en stranden binnengeslopen. Nu nodigt hij de vissers uit om ook zijn wereld binnen te sluipe. Wij stonden er alvast met open mond naar te kijken. En we verhoppen van u hetzelfde.

Floris Jespers in het Museum voor Modene Kunst (PMMK), Romestraat te Oostende.
Nog tot 10 april. Open van dinsdag tot zondag van 10 tot 18 uur.



© Sabam

Een kunstenaar aan zee

5.000 kg schol en 700 kg tong in beslag genomen in Oostende

Tijdens een controle, zondagavond 5 december, legden inspecteurs van het Ministerie van Landbouw beslag op 5.000 kg schol en 700 kg tong. Volgens de inspectie werd de partij vis op onrechtmatige wijze aan de veiling onttrokken. De vismijndirectie zegt dat de lading eigendom was van een 'trader' die de vis de volgende maandag wilden verkopen via de veiling, zoals hij al eerder deed met ingevoerde vis uit Ierland en

IJsland. Freddy Pollet, afgevaardigde bestuurder van AG Vismijn Oostende, ontkent dat er onregelmatigheden zijn gebeurd.

De inspectiedienst heeft sterke vermoedens dat de betrokken vishandelaar, sinds kort en voorlopig gevestigd in pakhuis 124 in de Haringstraat, de vis rechtstreeks aankocht bij enkele Nederlandse vlagschepen die in het Visserijdok afgemeerd lagen. Als de vis werkelijk afkomstig is van de onder Belgische vlag varende kotters, dan hebben ze de veilplicht omzeild. De verdachte vaartuigen stonden in elk geval op de aanvoerlijst van de schepen die de volgende maandag vis op de veiling zouden te koop stellen.

"Ik ben zondagavond op de hoogte gebracht van de controle en ben onmiddellijk naar Oostende gekomen om te zien wat er aan de hand was. Ter plaatse kon ik vaststellen dat alle vereiste document op de viskisten lagen. Ik veronderstelt dat wij niet moeten uitzoeken waar een 'trader' zijn vis haalt", zegt Freddy Pollet. "Indien de inspecteurs onregelmatigheden vermoeden of menen dat wij handelen met een spookfirma, dan moeten ze het bedrijf maar doorlichten. Het valt mij wel op dat wij de laatste tijd vaker gerichte controles over de vloer krijgen, terwijl ik goed weet dat het vismijnbedrijf niets te verwijten valt."

De in beslag genomen vis werd de volgende maandag openbaar verkocht en bracht ongeveer 15.000 euro op die voorlopig in de consignatiekas blijft tot de zaak opgehelderd is door de gerechtelijke instanties. (gw)

Onderzoek aanvoerfraude in Oostendse vismijn

Het parket van Brugge heeft op woensdag 22 december een huiszoeking uitgevoerd in de kantoren van het AG Vismijn Oostende. Er werden een aantal documenten in beslag genomen in het kader van een onderzoek naar schriftvervalsing door de controledienst van het Ministerie van landbouw. Het gaat om de aanvoer van vermoedelijk onder Belgisch vlag gevangen vis die zou geboekt zijn op naam van Ierse reders en daarna door een tussenpersoon op de markt gezet.

Zoals het in het bericht hiernaast te lezen staat werd op zondag 5 december beslag gelegd op een partij vis. Het zelfde weekeinde lagen ook twee Iers-Nederlandse vissersvaartuigen, de WD.29 Kathleen K en WD.208 Lilly L, aan de kaai, naast een vijftal onder Belgische vlag varende Nederlandse vlagschepen. Het onderzoek staat in verband met de manipulaties van de vangsten van een of meer van deze vaartuigen en de mogelijke betrokkenheid van het Oostendse vismijnbedrijf.

Tijdens de huiszoeking werd een verklaring afgenomen van afgevaardigde-bestuurder Freddy Pollet en werden een aantal facturen in beslag genomen. Het verder onderzoek moet nu uitmaken of er overtredingen tegen de vangst- en quotaregeling gebeurd zijn. Men mag aannemen dat ook de logboeken en de vangstopgaven van de verdachte schepen tegen het licht zullen gehouden worden.



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.uunet.be



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

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - 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.

In 2005 wordt de basis gelegd

Vijfde Oostendse Visserijfeesten in 2006

DE VZW OOSTENDSE Visserijfeesten heeft gisteravond beslist om volgend jaar (2005) geen Oostendse Visserijfeesten te organiseren. Alle inspanningen zijn nu gericht op de organisatie van de vijfde editie op zaterdag 9 september 2006.

Vastgesteld werd dat de kerngroep die het volle gewicht van de organisatie draagt te klein is. Vooral de laatste maanden voor het evenement zijn bijzonder zwaar. Er wordt dan ook naar versterking gezocht om het team uit te breiden en de verantwoordelijkheden op meer schouders te laten rusten. Ook de vrijwilligersploeg die ingeschakeld wordt tijdens het evenement waarop zowat 20.000 mensen afkomen moet uitgebreid worden met de organisatoren.

De vzw laat ondertussen geen tijd verloren gaan en is nu al gestart met de voorbereiding van de Visserijfeesten 2006. Er zal nogmaals werk worden gemaakt om alle actoren binnen de visserij- en maritieme sector warm te maken voor het eerste lustrum dat hoogstwaarschijnlijk opnieuw in samenwerking met de Oostendse Havendag van het AG Haven Oostende zal gebeuren. Ook de zoektocht naar sponsoring blijft noodzakelijk, maar het wordt ieder jaar een beetje moeilijker om voldoende sponsorgeld binnen te halen. Nochtans is dat de enige manier om het budget rond te krijgen en het evenement gratis aan te bieden. Toegangsgeld vragen is voor de organisatoren geen

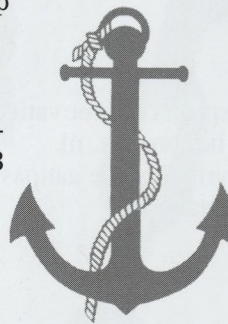


optie.

Alhoewel er naar de verder toekomst toe nog geen definitieve beslissingen werden genomen is het toch een uitgemaakte zaak dat de Oostendse Visserijfeesten voortaan maar om de twee jaar zullen plaatsgrijpen, telkens in het begin van september.

Daniel Rouzée overleden

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van motorist ter zeevisserij Daniel Rouzée. Na de visserij koos Rouzée voor een carrière als motorist bij NV Decloedt De echtgenoot van Nadia Eerebout werd te Oostende geboren op 28 mei 1954 en overleed in zijn woning op 23 november 1954.

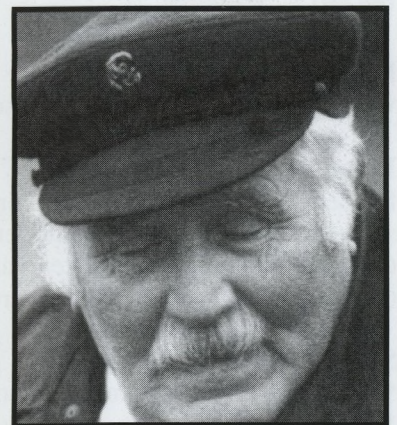


Robert Deckmyn overleden

Op 13 december overleed Robert Deckmyn onverwacht in zijn woning te Oostende. Robert, echtgenoot van Marie-Louise Huyz, werd geboren in Calais op 11 november 1914.

De gewezen kustvisser werd in ons blad twee keer geïnterviewd (HVB 1991/nrII/pa26 en 1999/XII/11).

In het tweede interview maakte Deckmyn voor het eerst bekend dat het schepje O 6 dat hij in 1939 (samen met zijn neef Gerard) begon uit te reden bedoeld was als dekmantel voor activiteiten van de Communistische Partij van Frankrijk. Het schip werd betaald uit de kas van die partij en zou ingezet worden voor het smokkelen van anti-oorlogspropaganda. Het verhaal was al die jaren een goedbewaard geheim gebleven (zelfs voor zijn kinderen) en HVB kreeg voor het interview zelfs de felicitaties vanuit het AMSAB (het historisch archief van de socialistische en arbeidersbeweging).



SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende



ABB Marine & Turbocharging

Uw adres voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers

U kunt ons 24 uur per dag, 365 dagen per jaar bereiken voor onderhoud, reparatie en verkoop van originele ABB-onderdelen.

Daarbij heeft u de keuze uit nieuwe of gereviseerde onderdelen.

Telefoonnummers:

- Service: 03 - 5443033

- Onderdelen: 03 - 5443025

- 24-uurs dienst: 03 - 5443030

Fax: 03 - 5443020

E-mail: turbo@be.abb.com

ABB Turbocharging

Luiithagen Haven 2 / Unit H, 2030 Antwerpen
www.abb.be



HVB WENST DE
LEZERS EEN
VRUCHTBAAR 2005



Departement voor Zeevisserij werft aan: Visserijtechnicus



Doel van de functie: Technische assistentie bij de uitvoering van wetenschappelijk onderzoek over alternatieve visserijtechnieken voor de Belgische visserij.

De opdracht:

De betrekking kadert in het onderzoeksproject "Innovatiecentrum Duurzame en Ecologische Visserij". U staat in voor de praktische uitvoering van het project, nl.

- (1) Assistentie bij het uittesten van milieuvriendelijke aanpassingen aan vistuig tijdens experimentele zeereizen;
- (2) Dataverwerking;
- (3) Enquêteren;
- (4) Databeheer

Specifieke bekwaamheden

- * Goede algemene technische kennis
- * Kennis en ervaring met betrekking tot tekstverwerking en rekenbladen (*Word, Excel*)
- * De nodige sociale vaardigheden om goed te functioneren in een groep en te communiceren en samen te werken met het bedrijf;
- * In bezit van rijbewijs B.

Loon: Maandloon volgens de barema's van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap;

Sollicitaties: Sollicitaties met CV voor 15 januari 2004 te sturen naar:

CLO - Departement Zeevisserij
t.a.v. Jochen Depestele
Ankerstraat 1
8400 Oostende
jochen.depestele@dvz.be

Inlichtingen:

Jochen Depestele: 059 342263,
jochen.depestele@dvz.be
Ronald Fonteyne: 059 342254,
ronald.fonteyne@dvz.be
Hans Polet: 059 342253,
hans.polet@dvz.be